SILVIO MICHELI

Arliglio" a mărlurisit

SILVIO MICHELI / „ARTIGLIO" A MÄRTURISIT

SILVIO MICHELI

„Arliglio" a mărturisit

În romîneşte de
D. I. SUCHIANU

Revizie ştiinţifică
şi note de specialitate:
inginer ION ŞTEFAN

EDITURA PENTRU LITERATURĂ UNIVERSALĂ Bucureşti, 1963

Coperta de D. Ionescu

Silvio Micheli,
.L'ARTIGLIO- HA CONFESSATO
Terza edizione,
Vallecchi Editore, Firenze, 1960

Există în cartea lui Silvio Micheli o tensiune interioară, o febră a comunicării adevărului, trăsături care se datoresc desigur și caracterului polemic declarat. Faptele scafandrierilor italieni de pe „Artiglio", în anii 1931—1933, au făcut senzație în lumea întreagă, recuperîndu-se bogății fabuloase de pe navele scufundate la mari adîncimi.

Așa cum ne informează și Silvio Micheli în prefața la ediția italiană a cărții sale, pe marginea acestor întîmplări a luat naștere o întreagă literatură de interes comercial : memorii, apologii, povestiri științifico-fantastice, romane polițiste etc. Și nu trebuie uitate acele cărțulii din neagra perioadă a fascismului, care exaltau într-o lumină fals-eroică isprăvile săvîrșite de către scafandrierii de pe „Artiglio".

Cu excepția unor lucrări documentare — dar și acestea văduvite de o înțelegere socială mai profundă — toată literatura brodată pe acest subiect, atunci cînd nu a mistificat grosolan, a mers alături de adevăr.

În prefața la care ne-am referit, Silvio Micheli arată că strălucirea fascinantă a aurului smuls din adîncul oceanului i-a amețit pe autori, făcîndu-i să mutileze groaznic sensul adevărat al celor întîmplate. *„Să nu fiu judecat drept vînător de polemici dacă afirm că, pentru toți acești autori, ceea ce lucește e numai aurul. Fără nici o excepție, toate aceste cărți, mici sau voluminoase, scrise mai „literar" sau „mai puțin literar" poartă pecetea dorinții de a cîntări, la fiecare pagină, prețiosul metal smuls abisurilor marine, cu acel spirit californian al primilor căutători de aur. Cuvintele, în aceste scrieri, erau placate cu aur, făcînd să strălucească tot ce ține de acest metal prețios, tot, inclusiv sentimentele."*

Cartea *„Artiglio" a mărturisit* s-a născut din dorința de a restabili adevărul, înlăturînd reprezentările false, mistificatoare, fanteziste și „recuperînd" — pentru a folosi limbajul eroilor — semnificațiile reale ale întîmplărilor, mai ales că aspectele esențiale nu fuseseră date publicității, rămînînd în starea de total anonimat.

Silvio Micheli s-a comportat ca în cazul reconstituirilor judiciare, anchetînd martorii care mai erau în viață, adunînd și confruntînd documente. De aici alura generală a cărții de cronică istorico-biografică în care se înfățișează *întocmai* faptele petrecute. Întîlnim o siguranță în tonul relatării care uneori ia forma unor datări riguroase, ca și cum ar veni din partea unui istoric. Atunci cînd Gianni și oamenii săi, bunăoară, se încumetă să facă primele scufundări în ocean, autorul notează scrupulos data și cadrul geografic : *„Într-o seară de iunie a anului 1928, după ce trecură de Golful Gasconiei, lăsară ancora în apele din dreptul lui Le Palais, la Belle-Île-en-Mer"*.

Nu este vorba numai de forța sugestiei. Micheli nu șovăie, în *„Artiglio" a mărturisit*, să facă apel uneori chiar direct la serviciile documentelor. Astfel, istoricul unor nave a căror încărcătură va fi recuperată de oamenii de pe „Artiglio" îl aflăm din reproducerea unor capitole întregi din acele lucrări de specialitate care prezentau mai multe garanții de probitate profesională. Micheli se referă mai ales la lucrările lui David Scott și Ulderico Tegani (v.n. de la pp. 53 și 86).

Documentul va servi și ca procedeu artistic în caracterizarea unor eroi. Întreaga viață afectivă și spirituală a lui Gianni ni se înfățișează exclusiv prin intermediul scrisorilor trimise de îndrăznețul scafandrier și talentatul inventator soției sale. (O notă ne informează că scrisorile au fost puse la dispoziția lui Micheli de către *signora* Maria, văduva lui Gianni.)

Nici măcar acele momente care, prin forța lor dramatică, s-ar părea că acuză în chip direct imaginația romanescă a autorului, nu scapă de precizarea că au fost reconstituite pe baza cutăror sau cutăror declarații. De altfel, cît privește cadrul general al narațiunii, comportamentul și limbajul celor de pe „Artiglio", să nu uităm că toți aceștia proveneau din Viareggio unde se născuse și copilărise și Silvio Micheli. În aceeași prefață găsim următoarea mărturisire : *„Aș zice că*

nu puțin m-au stimulat și anumite cunoștințe (oameni de prin ținutul meu), tonul și cadența spuselor lor ascultate de mine în fața întinderilor mării sau în întunecatele cîrciumioare așezate pe cheiurile bazinelor portuare, bodegi deschise în calea norocului, la umbra șantierelor navale".

Așa se face că, în *„Artiglio" a mărturisit,* chiar atunci cînd nu e menționat documentul, rămînem cu impresia autenticului. Dar nu am definit astfel una din ambițiile de seamă ale multor prozatori italieni? Se știe că împotriva tonului de paradă, a fandului și a sulemenelii care dominaseră în timpul fascismului, după sfîrșitul războiului a existat o puternică atracție către adevărul nud, către fidelitatea și exactitatea cronicilor create pe bază de documente, autorii rîvnind — față de atîtea manifestări exacerbate de subiectivism din trecut — să nu depășească rolul simplu al unor grefieri care recepționează și clasează probe. (A se vedea programul estetic al școlii neorealismului.)

Nu credem că greșim apreciind ca fertilă sugestia unor astfel de preocupări în acțiunea pe care o întreprinde Silvio Micheli de demistificare, de polemică cu tot felul de interpretări eronate sau pur fanteziste, privind faptele eroilor de pe „Artiglio". Să reținem și procedeul pe care-l alege autorul: de înfățișare a întîmplărilor sub aspectul lor cotidian, obișnuit. Ceea ce o întreagă literatură prezentase — retoric și fals — doar ca ceva excepțional, ultraeroic, se destramă pe pelicula unui film care se desfășoară lent, cuprinzînd imaginea aceleiași și aceleiași munci, cu momente de acalmie, alteori de dezolare, dar totdeauna cu eforturi aride. E suficient să citățm cîteva titluri sugestive de capitole și subcapitole: *„Afară, vreme cenușie; la bord, stare sufletească neagră", „Plictiseli, deziluzii, salarii derizorii și «Drummond Castle» plin de nisip", „Se întorc la geamanduri dar și timpul și scafandrierii iau apă", „Grea viață, acolo, în crater", „Învinși de ceață".*

Pe acest fundal, momentele festive, cînd se scot barele de aur și argint de pe „Egypt" sau colții de fildeș de pe „Elisabethville", nu mai apar ca neobișnuite, supraomenești într-un cadru feeric, de basm oriental, ci ca un rezultat firesc — într-un cadru pe deplin realist — al uriașei cantități de muncă depusă cu tenacitate de lucrătorii de pe nava italiană.

În aceasta rezidă acea „recuperare" pe care o întreprinde Silvio Micheli punînd în adevărata lor lumină valori umane ignorate sau disprețuite din pricina aurei senzaționale create de bogățiile smulse abisurilor oceanului.

În prefața la care nu o dată ne-am referit, autorul ne previne că istoria scafandrierilor nu poate fi ruptă de aceea *„mai obscură și mai umilă a celorlalți marinari"*, că răsunătoarele fapte ale celor de pe „Artiglio" trebuie privite *„prin prisma tuturor"* și ca o *„istorie a muncii"*.

Observația mi se pare că ne ajută să ne descurcăm mai bine în sezisarea caracteristicilor cărții. Astfel, eroul cel mai pregnant, sub raport artistic, din *„Artiglio" a mărturisit* este, aș spune, cel colectiv, reprezentînd „familia" lucrătorilor de pe „Artiglio". (Aceasta și din pricina formulei artistice — de cronică — la care a recurs Silvio Micheli, și care nu îngăduie ample incursiuni în lumea interioară a personajelor sau crearea unor caractere complexe.) Evident, unii eroi chiar și numai din pricina activității lor mai importante — cum ar fi scafandrieri și în primul rînd Gianni — apar mai mult pe pelicula narațiunii, dar îndeosebi sub latura calităților generale, prin care ei nu fac altceva decît să le ilustreze ori să le potențeze pe cele ale colectivului, sau cum am spus, ale „familiei". Termenul este al autorului (vezi subcapitolul „Commendatore-*le nu înțelege această familie, și-l concediază pe căpitan")* și mi se pare cît se poate de potrivit : oamenii de pe „Artiglio" trăiesc și muncesc ca într-o familie în care evenimentele intime din viața fiecăruia sînt cunoscute de toți, o familie care trăiește la aceeași tensiune, succesele ca și deziluziile muncii ei eroice.

Avem de-a face cu universul specific al unei mici lumi care se opune alteia, lumii burgheze reprezentată în carte de patronul navei, Societatea de recuperări maritime (SO.RI.MA.) și în mod concret de administratorul acestei societăți, Quaglia. Între aceste două lumi există o vie polemică și înfruntare. Aici ni se pare că descoperim ideea de bază a cărții lui Silvio Micheli. În „lumea" de pe „Artiglio" au valoare normele morale și de drept ale clasei muncitoare. Către sfîrșitul romanului, ca și cum n-ar mai fi suportat masca de cronicar „obiectiv", care relatează strict în marginea documentelor, autorul iese fățiș pe scenă, explicînd singur și categoric semnificația pe care o are istoria acestui vas : *„Istorie*

a unor întîmplări, dar, înainte de toate, istorie a unor muncitori, istorie de înscris printre cele mai măreţe din cîte munca omenească colectivă a produs vreodată, cu eroi în haine de lucru, în haina trudei zilnice, îndrăgostiţi de meseria lor, fără alte bucurii decît munca, dispuşi a munci mereu, a muncî fără încetare..."

Să nu se uite că Silvio Micheli are la activul său cărţi valoroase în care se ocupă de viaţa clasei muncitoare italiene. În *Tutta la verità*, apărut şi în limba romînă (sub titlul *Adevărul)* el înfăţişa cu patos realist munca avîntată a muncitorilor dintr-o mică întreprindere unde se reuşise să se obţină autonomia conducerii după principiul unei cooperative. Iar cartea sa de debut, care l-a consacrat în lumea literară *Pane duro (Pîine tare)* (distinsă în 1946 cu premiul Viareggio) transcrie în planul ficţiunii o experienţă autobiografică din viaţa sa de fost desenator tehnic dintr-o întreprindere metalurgică din Napoli. Cunoştinţele lui Silvio Micheli despre acest mediu social al muncitorimii au fost folosite şi în cartea de faţă. Se poate afirma că, prin modul lor de a se manifesta — dragoste faţă de muncă, tărie de caracter, solidaritate şi într-ajutorare frăţească — cei de pe „Artiglio" consfinţesc calităţile morale specifice muncitorilor de toate breslele ; „familia" marinarilor şi scafandrierilor prezentîndu-se în acest sens, ca o uzină strămutată pe un vas şi lucrînd în plin Atlantic.

În schimb, cei din lumea „oficială" reprezentată de SO.RI.MA. se înfăţişează cu însuşirile spirituale specifice burgheziei. Este semnificativă, de exemplu, opoziţia dintre Quaglia, pe de o parte, şi Gianni şi oamenii acestuia, pe de alta, în problema metodelor de căutare a navei „Egypt". Cei de pe „Artiglio" aplicau principiile unei munci organizate, desfăşurate metodic şi cu o tenacitate uimitoare. Quaglia era atras însă numai de succesele spectaculoase, de loviturile de efect, avea mistica hazardului întocmai ca cei care suferă de frigurile jocurilor de noroc. Dezamăgit şi enervat de munca răbdătoare, bărbătească a tovarăşilor lui Gianni, va pune la cale „operaţii" dintre cele mai ilogice. Una din acestea, cea mai senzaţională, a constat în aducerea pe bordul

navei a unui oarecare părinte Innocenzo da Piovera, care trecea drept iscusit în arta descoperirii comorilor ascunse, ajutat numai de o simplă ramură tînără de corn, tăiată în noaptea Sfîntului Ion. Vizita — făcută noaptea în secret, pentru a nu afla ziariştii — stîrnise hazul membrilor echipajului, deoarece, cum remarcă autorul, *„aceştia erau oameni care, învăţaţi să ridice greutăţi de dimineaţă pînă seara, printr-o lungă experienţă, ajunseseră să creadă şi să se încreadă numai în propria lor muncă."*

Cu toate că Micheli nu-şi propune să realizeze un caracter după toate normele clasice, din faptele lui Quaglia se încheagă portretul viu al unui afacerist capitalist. Aparent, el este un om de treabă, plin de bonomie, volubil, de o familiaritate ostentativă, gata în orice moment să izbucnească în hohotele unui rîs contagios. El este însă autorul moral al tragicului naufragiu al navei „Artiglio". În finalul cărţii, vor fi smulse ultimele aparenţe, dezvăluindu-se în toată hidoşenia lor trăsăturile de rechin capitalist ; marinarii care strînseseră pe bordul navei mormane întregi de aur şi argint nu numai că nu primesc premiile promise zgomotos dar nici măcar sporul de salariu necesar pentru orele suplimentare făcute cu duiumul.

Acest ultim incident va provoca greva de pe vas, care datorită intervenţiei şi complicităţii autorităţilor fasciste nu se soldează decît cu alungarea marinarilor mai hotărîţi.

Cele relatate dovedesc că, deşi izolaţi în mijlocul apelor oceanului, eroii lui Silvio Micheli nu apar rupţi de condiţiile generale ale vremii lor. Mai amintim cîteva fapte din roman : Faţă de fascişti, Gianni şi oamenii lui manifestă în mod tacit, dar fără şovăieli, o atitudine ostilă. Nu era un secret pentru nimeni că marinari şi mecanici persecutaţi de autorităţi pentru concepţiile lor democratice fuseseră angajaţi pe „Artiglio". Cînd unele obiecte vestimentare de culoare neagră fuseseră considerate de unii ziarişti ca avînd un sens simbolic, scafandrierii s-au grăbit să le arunce. Alteori, găsim intercalate schimburi de replici semnificative pentru atitudinea celor de pe „Artiglio" faţă de fascism.

Totuşi, am rămas cu impresia că legătura dintre evenimentele cotidiene şi cele politice s-ar face pe alocuri dintr-un

punct de vedere puțin exterior sau declarativ. Aceasta credem și din pricina unei anumite mistici — ca să ne exprimăm așa — a formulei artistice adoptate. Autorul parcă e cuprins de teamă în fața oricărei depășiri a documentului, cum ar fi, bunăoară, pătrunderea mai în adîncul conștiinței politice a scafandrierilor și marinarilor de pe „Artiglio". Există un fel de supralicitare a „obiectivității" artistului care-l face pe Silvio Micheli ca în prefața acestei cărți să-și ceară cumva scuze cititorului pentru că negăsindu-l în viață pe Quaglia n-a avut cum să reproducă și argumentele acestuia, dînd, însă, totodată, asigurări ferme că a respectat principiul obiectivității și numai *„acolo unde nevoia de claritate a cerut-o, am făcut și eu la fel ca actorul care ridică tonul peste diapazonul conversației obișnuite și, referindu-mă la fapte și situații, fie profesionale, fie politice, fie pur și simplu curente, am ridicat și eu glasul muncitorilor întrebați"*.

Dar o convenție artistică dă rezultate pozitive atunci cînd autorul o ia în serios numai atît cît îi servește ca să mărească forța de sugestie a imaginilor — în rest, trebuie să o trateze ca pe o... convenție. Că este așa ne-o dovedește chiar Silvio Micheli prin ansamblul imaginilor din romanul de față.

Am dori să stăruim puțin asupra acestei probleme întrucît anumite aspecte ale ei au suscitat discuții în paginile unor reviste literare.

Astfel, de exemplu, Silvio Micheli vrea să lase impresia că narațiunea curge de la sine, fără vreo intervenție a sa care să unească, cu știință, faptele și evenimentele pentru a mări dramatismul acțiunii. Subiectul cărții urmează o ordine cronologică : începuturile activității lui Gianni și alcătuirea colectivului său, angajarea de către SO.RI.MA., primele nave recuperate din Marea Mediterană etc. Totul, consemnat lapidar și prozaic după modelul unui jurnal de bord. (Căci aceasta e formula compozițională țintită de Micheli.) Dar, curios, acțiunea cărții nu urmează un curs uniform și egal, ci cu învîrtejiri și cataracte — care numai în aparență se datoresc întîmplării, în realitate ele fiind pregătite, studiate cu grijă de către autor. Se pot cita, în acest sens, scene care dovedesc rolul activ, chiar rafinamentul autorului în alcă-

tuirea compoziției. Unele întîmplări își răspund între ele ca un fel de contrapunct muzical, sporind astfel forța de sugestie. De pildă, clipele de groază prin care trece Bargellini pe o veche navă rusească scufundată vor fi retrăite de același scafandrier, după cîțiva ani, cu ocazia sondajelor care se fac în lacul Como pentru „recuperarea" cadavrului unui aviator, zeificat de presa oficială.

Și încă un exemplu : după ce se relatează amănunțit modul în care s-a scufundat nava „Egypt", iată că cei de pe „Artiglio" se văd, aproape în aceeași împrejurare, înconjurați de un zid compact de ceață și în fiecare moment amenințați să fie scufundați de numeroasele vase care trec pe lîngă ei. Desigur că asemenea scene depășesc cotidianul, amplificînd dimensiunile epice ale întîmplărilor.

Mai atragem atenția și asupra felului în care se înlănțuiesc episoadele, captivîndu-ne, cu toate că nu găsim un conflict acut între personaje ori peripeții sentimentale — descoperim unul dintre puținele romane în care dragostea nu figurează. Cauza ține de știința autorului în construirea subiectului. Amintim cîteva din inelele prinse iscusit în lanțul narațiunii : visul tuturor scafandrierilor se îndrepta către nava „Egypt", cu încărcătura ei de aur și argint, dar condițiile tehnice ale echipamentului nu permiteau incursiuni la asemenea adîncimi. Acest vis devine mai aprig cînd se realizează un nou costum de scafandrier, dar Gianni și oamenii lui sînt trimiși mai întîi să facă recuperări pe Canalul Mînecii. În sfîrșit, nava se îndreaptă către locul unde dispăruse „Egypt". Indicațiile în vederea explorării se băteau însă cap în cap. Cum poți să greblezi tot fundul oceanului ? Urmează o muncă grea și parcă inutilă. După mai multă vreme se dă de urma vasului scufundat, dar „Artiglio" trebuie să plece din pricina timpului nefavorabil. Urmează tragicul naufragiu din Canalul Mînecii iar sarcina recuperării trece pe seama lui „Artiglio II". Ușor se poate observa că nava „Egypt" devine unul din punctele nodale ale subiectului în jurul căruia se strîng toate firele acțiunii.

Aș vrea să mai atrag atenția asupra unei probleme. Descrierea laturilor comune, obișnuite din viața scafandrierilor,

ne apar poetice deoarece nu sînt redate static, ci sînt văzute în continuă mișcare, reflectînd lupta dîrză și eroică în explorarea adîncurilor oceanului. Cei din „familie", după cum ne-am exprimat într-un loc, prin izolarea lor în Atlantic, pare-se că au posibilitatea să-și desfășoare mai slobod, decît cei rămași între granițele Italiei fasciste, inițiativele creatoare, spiritul activ și, în general, calitățile lor intelectuale și morale. Spre deosebire de unii dintre reprezentanții prozei italiene adepți ai neorealismului în creația cărora se simte un anumit apel la traiul apropiat de natură și la facultățile intuitiv-spontane, Silvio Micheli, scriitor comunist, înalță un cald elogiu rațiunii, faptelor călăuzite de gîndirea și inteligența oamenilor. Pagini întregi din *„Artiglio" a mărturisit* au ca obiect descrierea modului în care se nasc și se perfecționează cu ajutorul întregului colectiv tipurile noi de mașini sau unelte capabile să lucreze la mari adîncimi. Ca atare, aceste mașini-unelte ajung să poarte pecetea inteligenței și eforturilor creatoare umane, au parcă o individualitate aparte, încît s-ar putea vorbi despre ele ca despre niște eroi ai cărții. Oare „tureta" sau „gheara" lui Gianni pot fi rupte de atîtea scene vii din roman?

Așa se face că *„Artiglio" a mărturisit*, în paginile sale cele mai frumoase, se transformă într-un mișcător poem în proză închinat muncii răbdătoare, tenace și biruitoare. Am putea oferi în acest sens citate numeroase — dar de ce să nu le descopere singur cititorul? — care să demonstreze că, fugind de poezia făcută cu ostentație, Silvio Micheli a ajuns tot la poezie, dar la o poezie plină de simplitate și adevăr.

Nu putem să încheiem prefața noastră fără să nu ne întoarcem la problema cu care începusem: polemica lui Silvio Micheli cu retorismul, cu tonul grandilocvent. Trebuie recunoscut că ambiția de a percepe nemijlocit realitatea l-a ajutat pe autor să ajungă la o artă de mare autenticitate. Am dezvăluit unele „secrete" ale autorului privind știința contrapunctării situațiilor. Dar, trebuie observat cîtă simplitate și naturalețe întîlnim în modul în care se desfășoară narațiunea, pînă la aparența curgerii de la sine a faptelor! Evitînd cu asprime tonul fals patetic, folosind un stil cît mai obișnuit,

descrierea întîmplărilor dramatice capătă o forță de impresionare cu atît mai mare.

Dar ce să mai continuăm argumentația ? Însuși faptul că întreaga carte o citim cu sentimentul acut că întocmai așa trebuie să se fi petrecut lucrurile, neștiind dacă sîntem cutremurați de forța în sine a documentelor sau de măestria cu care se realizează această impresie, nu este cel mai înalt elogiu adus scriitorului ?

Al. Oprea

MARTORII

Capitolul I

BUNICII, MAREA ŞI „MOTOECONOMO"

Anii cuprinşi între sfîrşitul veacului trecut şi primul război mondial, precum şi cîţiva ani după, aparţin, în istoria afundării marine, epocii pe care am putea-o numi, „eroică". Pe buzele bătrînilor mai flutură şi azi nume ca Serra, Roncallo, Strazzera, Viarisco, Culiat şi multe altele, toate din Liguria şi mai ales din Genova. Oameni care lucraseră sub apă, la treizeci de metri adîncime, numai cu primitivele echipamente de plonjor făcute din cauciuc.

Cum se întîmplă întotdeauna în jurul faptelor săvîrşite de oameni extraordinari — lăsînd la o parte declamaţiile fanfaronilor sau excesele exhibiţioniste ale celor săraci cu duhul — se formase şi aici, în jurul vitejiilor acestor pionieri, o densă atmosferă de legendă, şi lumea începuse să aibă senzaţia că, prin dispariţia acestor eroi, ar fi dispărut împreună cu ei, şi nu numai de pe scena naţională, adevărata mare artă a scafandrierilor.

Pe vremea aceea, la Viareggio, oraş de coastă cu excelenţi navigatori şi constructori de vase, trăia Alberto Gianni. Era fiu de marinar, născut în 1891, pe Via della Costa.

La 7 ani, după clasa a doua primară, conform tradiţiei bunicilor, tradiţie care nu s-a pierdut nici

azi, Alberto fu dirijat de taică-său spre așa-zisele *sbruffi del mare* [1].

Pe vremea navigației cu pînze, de la mus [2] la marinar, filiera era lungă. Legile, pe atunci, le stabilea nu codul, ci munca. Iar oamenii le apărau. O geometrie care avea mîndria simplității.

Nimeni n-a știut nimic despre Gianni pînă în ziua cînd, deși încă foarte tînăr, începu să se vorbească despre el cu ocazia unei bizare descoperiri pe care-o făcuse. Naviga pe atunci pe un *vergasecca* [3], navă cu corp ușor, cu două catarge și trei vergi [4]. Vasul se numea „Domenico" și era comandat de cumnatul lui Gianni, Domenici. Nu era un velier [5] prea grozav. Dar în mîinile bătrînului căpitan toate bărcile erau bune, și echipajul se simțea liniștit. În iarna aceea uraganele biciuiau Mediterana. Într-o noapte, un puternic vînt de la răsărit îi surprinse lîngă coastă. Să iasă iar în larg, era cu neputință. Nu le mai rămînea decît să caute un punct de sprijin în golful Portovecchio (Corsica), refugiul cel mai apropiat și mai sigur. „Domenico" avea o încărcătură de trunchiuri de stejar. Cu valurile care se ridicau din toate părțile, trunchiurile se rostogoleau între bătrînele bordaje ale calei. Furtuna se întețea. Să manevrezi sub coastă, lîngă țărm, numai cu pînzele, cerea experiență multă și stomac, nu glumă! Ajunși în dreptul „turnulețelor" care semnalizau bancuri de stînci aproape de suprafața apei, lîngă deschizătura golfului, în clipa cînd căpitanul ordona dificila manevră, s-a întîmplat unul din acele lucruri mai degrabă stranii decît

[1] Expresie de argou marinăresc; *sbruffi del mare* înseamnă micile cișt guri, micile gheliruri, micile cadouri întîmplătoare pe care mările le aruncă marinarilor (n. t.).

[2] *Mus*: cel care își face ucenicia de marinar pe o navă.

[3] *Vergasecca*: cargobot ușor, cu doi arbori și trei vergi, asemănător goeletei sau *schooner*-ului; poate transporta o încărcătură de 100—140 de tone (n. a.).

[4] *Vergă*: bară din lemn sau metal, așezată perpendicular pe catargul navei, folosită la susținerea velelor.

[5] *Velier*: navă cu vele.

rare : deodată, pe neașteptate, vîntul a căzut. Mai întîlniseră ei vreme rea în nenumăratele lor curse prin lume, și totdeauna trecuseră printr-însa cu pînzele desfășurate. Dar aceste acalmii neașteptate, lîngă coastă, în mijlocul furtunii și a mării dezlănțuite, tăiau răsuflarea și înțepeneau brațele oricărui marinar. Corabia, fără cîrmă, împinsă de marea înfuriată în voia valurilor, în momentul cînd fu foarte aproape de brizanți, se așeză drept de-a curmezișul. Era sfîrșitul. Sub valurile grele, nava se legăna înspăimîntător. Avea, fără îndoială, să se zdrobească. Nimeni nu se mai gîndea să scape, acolo, în mijlocul acelor stînci la nivelul apei, cînd, iată, pe neașteptate, o miraculoasă rafală căzu din nou pe vele. „Domenico", printr-o deplasare bruscă, evită catastrofa, trecînd prin drumul strîmt și întortocheat și scăpînd, cum se spune, ca prin urechile acului.

Aventura aceasta începu să frămînte mintea lui Gianni. Se poate oare să nu se găsească mijlocul de a evita primejdioasele acalmii, exploatînd în același timp energia mărilor răscolite de furtună? Se gîndi la ruliul [1] navei ; se gîndi să transforme această mișcare de pendulare laterală într-o mișcare de rotație, acționînd o mică elice care, în momentele de nefuncționare, ar sta în spatele etamboului [2] și n-ar împiedica de fel mersul normal al velierului. Gianni destăinui, timid, proiectele sale marinarilor. Aceștia dădură neîncrezători din cap : „M'da, ar fi tare comod să navighezi cu vela strînsă și fără motoare pe-o mare agitată. Ia gîndește-te mai bine la treburile tale, băiete!"

Dar Gianni nu se dădu bătut. În proiectele lui vedea de pe atunci posibilă instalarea unui pendul mare, așezat în compartimentul de la pupa, conexat

[1] *Ruliu* : înclinare periodică a navei în jurul axei longitudinale (balansare laterală), provocată, de obicei, de valuri.

[2] *Etambou* : construcție robustă cu care se termină chila spre pupa, făcînd parte din osatura longitudinală a unei nave.

la o greutate masivă, care, sub acțiunea continuă a ruliului, lunecînd de la un bord la celălalt, ar fi imprimat axei portelice, printr-un sistem adecvat de angrenaje, o rapidă mișcare de rotație în sens unic. Mașina, care era în fond mai lesne de făcut decît de descris, fu botezată de Gianni *motoeconomo*. Făcîndu-i-se proba un an după aceea, la bordul unei mici bărci de coastă, rezultatele fură atît de satisfăcătoare, încît li se duseră vestea. Pînă și revista *Domenica del Corriere* (1909) consacră un spațiu considerabil noului dispozitiv și inventatorului său. Dar tocmai în vremea aceea începuseră să se instaleze pe corăbiile cu pînze motoare diesel. Și astfel, *motoeconom*-ul sfîrși printre ciurucurile unui atelier din Viareggio.

„Știu!" repeta într-una Gianni, pe bordul vasului „Saint-Bon"

Sosi vremea serviciului militar, și Gianni fu recrutat la marină. De-abia intrat, se prezentă șefului său și-i spuse: „Aș vrea să urmez școala de scafandrieri. Puteți să mă puneți la încercare..." În anii din urmă se tot gîndise și tot visase să îmbrace costumul de scafandrier. Fu trimis la Varignano în Spezia, unde fu găsit apt. Gianni era un om și jumătate, înalt de 1,82 metri, cu 1,10 metri perimetru toracic și cu brațele groase ca niște pulpe. Deși îi plăcea să tot rumege în minte fel de fel de idei, era o natură jovială și nu fugea de lume. Cînd însă venea vorba de lucru, era alt om. În orice muncă descoperea ceva nou, ceva mai bun, ceva care s-o facă mai puțin searbădă, mai puțin aspră. Cu toată statura lui masivă și o putere fizică de necrezut, păstra o înfățișare blîndă. Nimeni nu

î-ar fi dat vîrsta pe care o avea. Ispitelor știa să le pună frîu ; deprins să-și cîștige pîinea pe mare, se învățase să trăiască simplu și cumpătat.

Scafandrierul nu trebuie să bea, nu trebuie să fumeze. Gianni nu mai puse gura pe vin, nici pe tutun. Voința era și ea o trăsătură caracteristică a firii sale. La el, vorba zisă era vorbă scrisă.

Terminîndu-și cursurile cu un elogios certificat de scafandrier de elită, se îmbarcă pe „Regina Elena", care îl duse din nou în largul mării, să-și rupă fălcile căscînd. Era prin 1911. Într-o zi, la Bengazi, pe cînd flota era gata să ridice ancora, crucișătorul „Saint-Bon", din pricina mării agitate, se izbi cu pupa de propria lui ancoră, țintuită pe fundul stîncos, și astfel începu să ia apă de pe urma gravei spărturi produse.

Trebuia, repede, un scafandrier care, în plus, să se și priceapă la acel gen de reparații. Imposibil de găsit așa ceva la țărm.

Cînd vestea ajunse pe „Regina Elena", Gianni nu stătu nici o clipă la gînduri și se oferi voluntar.

— Dar te simți tu într-adevăr în stare să astupi spărtura ? îl întrebă strîmbîndu-se disprețuitor superiorul, măsurîndu-l din cap pînă-n picioare.

— Mă simt.

— Ia seama. Trebuie coborît la mare adîncime.

— Știu.

— Sîntem în plină furtună...

— Știu.

— Și-o să-ți trebuiască multe ceasuri...

— Știu, repeta într-una Gianni, tremurînd pentru nava care continua să ia apă și să se afunde.

Se sui la bord, îmbrăcă costumul de cauciuc și coborî printre valurile care, lovindu-se de navă, se spărgeau cu un bubuit de tunet.

O dată găsită spărtura, se puse pe treabă. Era meșter în ale tîmplăriei, ca orice bun marinar de prin părțile sale. Așa că nu zăbovi o clipă : se urcă iar la bord, pregăti tamponul și buloanele, și-apoi se lăsă din nou la fund, unde rezistă timp de peste

două ceasuri teribilei presiuni și zguduirilor violente ale mării agitate. Enormele valuri de fund amenințau în fiecare clipă să-l turtească de bordaj. Să fie ținut nemișcat cu ajutorul cablurilor, era imposibil. Nava se legăna ca o secure bălăngănită deasupra bancului stîncos, unde chila de ruliu [1] putea cu ușurință să-l despice în două. Și el trebuia să profite de foarte scurtele contacte cu această chilă, pentru ca, de fiecare dată, în mare grabă și cu multă precizie, să strîngă puțin șuruburile.

Își supraestimase puterile, dar reușise. După ce strînse și ultimul șurub, abia mai avu vreme să scuture de cablul de semnal, că-și și pierdu cunoștința. Rezistase patru ceasuri la o oboseală teribilă și la niște presiuni înfiorătoare. Își veni în fire la infirmerie, înconjurat de superiorii săi, care se uitau la el ca la un pește rar.

Salvarea lui „S. 3"

După războiul din Libia [2], veni cel din '14. Și Gianni fu chemat din nou sub arme. În anul 1916 se afla la Arsenalul din Spezia, cînd submarinul „S. 3", de 300 de tone, căruia i se făcea proba în larg, între insulele Tino și Palmaria, se scufundă, ca urmare a încurcării în lanțuri a cîrmelor orizontale [3]. Se scufundă la treizeci și patru de metri adîncime, cu cei patruzeci de oameni ai echipajului.

[1] *Chilă de ruliu:* piesă de oțel asemănătoare chilei, montată perpendicular pe corpul navei, în partea de sub apă, pentru a amortiza mișcarea de ruliu.

[2] *Războiul din Libia:* în anul 1911 Italia a declarat război Turciei, debarcîndu-și trupele pe teritoriul Libiei (aflată sub dominația turcă încă din secolul al XVI-lea). În anul 1912, prin tratatul de la Ouchy, Libia a trecut în posesia Italiei (pînă în 1943). În 1951 Libia a fost proclamată stat independent.

[3] *Cîrme orizontale:* cîrme care servesc la manevrarea submarinului în planurile verticale.

Scafandrierii din Varignano, aduși numaidecît la fața locului cu o vedetă rapidă, se puseră pe lucru. Conform ordinelor primite de la superiori, ar fi trebuit să aducă nava la linia de plutire cu ajutorul unei serii de flotori. Dar submarinul zăcea împlîntat într-un strat gros de mîl și glod, care nu permitea scafandrierilor să treacă chingile pe sub corpul navei și să le agațe de cîrlige. După două ore de obositoare și inutile încercări, Gianni se întoarse la suprafață pentru a raporta superiorilor că, după el, niciodată nu se vor putea folosi toate cele patru cîrlige și că trebuie schimbată metoda, dacă soarta acelor nefericiți îi interesa cîtuși de puțin.

Ofițerii au sărit în sus. N-ar fi fost militari dacă ar fi ascultat de un inferior, de un subordonat! Așa că nu numai că au confirmat ordinele primite, dar l-au și amenințat pe Gianni cu opt zile de arest începînd de la terminarea lucrării.

Ceilalți scafandrieri, inclusiv instructorii școlii, anume șeful Varese și sub-șeful Bernardini, deși erau în fond de părerea lui Gianni, nu îndrăzniră să protesteze. Încercările reîncepură, tot atît de zadarnice, în vreme ce, din submarin, cei patruzeci de prizonieri băteau cu tot mai multă disperare în bordaje. Și nici rezerva de aer nu mai era suficientă. Corpul vasului se înfundase atît de mult, încît nămolul acoperea acum platforma tunului. A persista în îndeplinirea acelor ordine era sinonim cu a comite o crimă. Și Gianni se înapoie sus, ca să le-o spună: „Nu-i alt mijloc decît legarea de pupa și tragerea afară cu ajutorul unui ponton[1]. Aduceți, la iuțeală, un ponton de douăzeci de tone, dacă vă pasă cît de cît de viața acelor nenorociți."

[1] *Ponton*: rezervor metalic rezistent și etanș care se scufundă prin inundare cu apă, se leagă de corpul navei ce trebuie ridicat, și prin evacuarea apei cu aer comprimat creează o forță capabilă să ridice nava.

Un vechi marinar, amiralul Cagni, de față la acele operațiuni, se hotărî să dea ascultare sugestiei scafandrierului viareggian și, în ciuda acrei rezerve a ofițerilor săi, porunci aducerea în cea mai mare viteză a voluminosului ponton cerut.

Alte șase ore de imersiune pentru Gianni, la treizeci și patru de metri adîncime, ca să încingă cu cabluri nava, potrivit metodei propuse de el. Poate nici un scafandrier nu rezistase pînă atunci atîtea ceasuri la o astfel de adîncime. Țesuturile-i absorbiseră prea mult azot, ceea ce constituia o primejdie gravă; putea să-și piardă viața cu ușurință. Gianni știa asta. Ca să revină la suprafață și să elimine acel azot, avea nevoie de șase ore, potrivit unor norme de decompresie [1] progresivă care nu admiteau derogare. Nu era alt mijloc pentru evitarea unei embolii gazoase. Dar aceste precauții s-au dovedit inutile; ingerase prea mult azot.

La spital, unde Gianni fu dus după lenta și inutila imersiune, se zbătu cinci zile între viață și moarte. Îi fuseseră date toate îngrijirile posibile, dar nimeni nu-și făcea iluzii asupra soartei sale.

Cînd redeschise ochii, patruzeci de oameni se agitau, emoționați, în jurul lui. Erau cei patruzeci de marinari scăpați de el din ghearele morții. Cheresteaua lui solidă învinsese răul. Dar nu fără ca embolia să-i fi atrofiat auzul.

Toate acestea îl făcură să cugete. „Se poate, oare, se întreba el, să nu se găsească un mijloc de a-l scuti pe scafandrier de insuportabilele, de îngrozitor de lungile faze ale imersiunii?" Și cu cît se gîndea mai mult, cu atît înțelegea mai bine infama nedreptate și simțea nevoia de a acționa.

[1] *Decompresie*: operație la care sînt supuși scafandrierii după ieșirea din apă. În acest scop, ei sînt introduși într-o cameră specială în care presiunea este egală cu presiunea apei la adîncimea la care au lucrat; apoi presiunea se reduce treptat, pînă ajunge la valoarea presiunii atmosferice.

Nu văd un loc mai potrivit ca acesta pentru a ilustra, măcar printr-un singur exemplu, cauzele care determină atît de temuta embolie gazoasă de decompresiune, precum și măsurile indicate pentru cei ce trebuie să lucreze îndelung sub apă ; măsuri indispensabile, inevitabile, chiar dacă nu sînt totdeauna infailibile.

Un scafandrier care, să presupunem, își desfășoară munca timp de o oră la treizeci și șapte de metri adîncime, în momentul revenirii la suprafață, dacă vrea să-și asigure maximum de probabilități de dezintoxicare (exceptînd, firește, situațiile neprevăzute), va trebui să respecte scrupulos următoarele pauze în cursul suirii : 15 minute oprire la 15 metri ; 30 de minute la 12 ; 35 la 9 ; 40 la 6 și încă 40 la 3 metri. Adică un total de două ore și patruzeci de minute, un extenuant calvar, pentru a-și curăța sîngele de insidioasele bule de azot absorbite în timpul cît scafandrierul respirase un aer comprimat la 3 atmosfere. Supliciu care pînă la urmă explică sălbatica hotărîre de a se împotrivi uneori atunci cînd tovarășii săi de bord, înarmați cu cîngi și rame, vor să-l împiedice de a ieși direct din apă.

Dar să vedem mai îndeaproape cum se produce fenomenul. Scafandrierul respiră aerul pompat la presiune mare cu scopul de a echilibra, de a contrabalansa presiunea masei de apă care altminteri l-ar ucide. În felul acesta, se introduce în țesuturile sale o cantitate mai mare de azot și oxigen, reținută de aceste țesuturi. În mod normal, sîngele absoarbe ambele gaze, consumînd oxigenul, în timp ce azotul rămîne în organism în stare inertă. Scufundătorul nu-și dă seama și nu simte nevoia de compensări atîta vreme cît respiră în fundul mării. Dar dacă este brusc readus la suprafață, rapidul salt de presiune face ca nitrogenul să nu mai poată

fi menținut dizolvat. Atunci sîngele bietului scafandrier începe să spumege asemenea apei dintr-un sifon. Fiecare din aceste mici bule este un „embol" care provoacă dureri insuportabile și, după importanța organelor afectate, uneori chiar și moartea. Dar e de ajuns să-l duci pe scafandrier înapoi la adîncimea (sau presiunea) la care a lucrat, pentru ca azotul să fie din nou dizolvat în țesuturi și în sînge și pentru ca primejdia, ca și durerea, să dispară de îndată. Ținînd seama de acest fenomen, o ieșire la suprafață făcută gradat pune celulele organismului în situația de a scăpa treptat de azotul absorbit. Asta e tot. Dar ce chin mai mare poate exista pentru scafandrier decît aceste lente, insuportabile faze de decompresiune? E un fleac pentru el să coboare și să lucreze pe fundul mării în comparație cu ce-l așteaptă la revenirea spre suprafață.

O dată dusă la bun sfîrșit acea aventură care îl lăsase surd de urechea dreaptă, Gianni fu repartizat la bazele din Spezia pînă la sfîrșitul războiului. În anii aceia el dădu dovadă, în numeroase ocazii, de o iscusință puțin obișnuită. Între altele, cuceri locul întîi la un concurs rezervat scafandrierilor din marina regală, care se mai distinseseră în performanțe anterioare. Apoi Gianni se întoarse la Viareggio în haine civile.

Capitolul II

PRIMELE FAPTE ŞI „CAMERA DE DEZAZOTARE"

Războiul depopulase cheiurile. Flota comercială viareggiană, care pe acea vreme era întîia pe țară prin numărul și calitatea velierelor, ocupa acum în port un biet colț. Din cele trei sute și mai bine de bastimente odinioară în plină activitate, acum, după terminarea războiului, nu mai rămaseră poate decît cincizeci. Nici măcar pescarii nu izbutiseră să-și salveze bărcile. Șantierele erau invadate de iarbă. Oamenii se căzneau în fel și chip să găsească de lucru. Orice soi de muncă.

Pînă și Gianni, cu tot brevetul său de scafandrier de elită, cu tot vechiul lui livret de navigație în buzunar, se văzu învîrtindu-se fără spor pe străzile orașului. Încredințat că în curînd se va relua activitatea marinărească, se puse pe învățătură, și nu-i fu greu să obțină „foaia de patron" (titlu asimilat cu cel de căpitan de mic cabotaj [1]). Spera să se îmbarce la prima solicitare. Dar era multă lume care aștepta la țărm, și cozile din fața birourilor armatorilor erau foarte lungi, iar angajamentele, foarte rare.

Cîteodată, pe cheiuri, se întîlnea cu Francesconi sau cu Guido Martinelli, și ei scafandrieri bine cunoscuți, cărora Gianni le repeta cu înflăcărare:

[1] *Cabotaj*: navigație la distanțe mici de-a lungul coastei, între porturile aceleiași țări.

— Ah! Dac-am avea un vas și un scafandru, s-ar găsi de lucru pentru toți, ba chiar mai mult decît pentru o bucată de pîine!

Dar nici vasul, nici mijloacele de a-l echipa nu se arătau de nicăieri. În schimb, se pomeni cu o ciudată invitație venită din Spezia, din partea amiralului Solari.

„O fi poate vorba de un alt război?" se gîndi el, întunecat. Era în realitate vorba de un angajament. În sfîrșit, slavă Domnului, o muncă! Și încă una pe măsura lui. O treabă din cele la care visa de atîta vreme: scufundări de oarecare clasă.

Amiralul Solari se gîndise să-i încredințeze o operație de executat rapid în apele spaniole. O chestiune de poate numai cîteva săptămîni. Era vorba (după primele informații obținute de la armatori) să salveze un mare vapor de transport, „Fert", scufundat în larg, în dreptul lui San Carlos de la Răpida, cu o încărcătură de opt mii de bidoane de benzină și șase mii de tone de oțel în bare, care aparținea unei societăți din Turin.

Ajuns la San Carlos, Gianni își dădu seama, după cîteva scufundări, că vaporul nu va putea fi salvat niciodată. Rămînea doar să recupereze încărcătura. O treabă de ani de zile.

Societatea de asigurări îi propuse lui Gianni această dificilă operație, pretinzînd pentru sine treizeci la sută din materialul recuperat. Lui Gianni nu-i venea să creadă. După ce primi un acont important, se întoarse la Viareggio, unde se asocie cu Giovanni Francesconi, luînd cu dînșii și pe Craveri din Ancona, pe Battistoni din Spezia și pe tînărul Carlo Domenici, nepotul lui Gianni. Apoi plecară cu toții înapoi în Spania. La Barcelona, după îndelungate cercetări, echipa achiziționă o navă mai veche, de 230 de tone, „Ramis Primero" care, rebotezată „Nereida", utilată cu pompe moderne pentru aer și cu macarale robuste pentru ridicare, în cîteva luni fu gata să intre în acțiune.

Nava „Fert" zăcea la 34 de metri adîncime, pe un fund nisipos, cam într-o rînă, înclinată pe dreapta,

dar nu într-atît încît scafandrierii să nu poată pătrunde, prin bocaportul[1] principal, pînă la calele navei. O lucrare istovitoare și, la adîncimea aceea, foarte primejdioasă. Bidoanele, în număr de cîteva mii, erau deplasate, apoi rostogolite unul cîte unul pînă la bocaport. Dacă se făcea vreo mișcare greșită, rezultatele puteau fi fatale. Șiruri întregi de bidoane puteau să se prăvălească, blocîndu-i pe oameni sau tăindu-le legătura cu robinetul de aer. În afară de asta, benzina fiind mai ușoară ca apa, bidoanele aveau mereu tendința să scape în sus cu putere, amenințînd să-i turtească de punte pe scafandrieri. Gianni, Francesconi și alții rezistau zilnic chiar cîte opt ceasuri sub apă. Adesea, seara, surprinși în larg de furtuni neașteptate, nu le convenea să riște să rămînă acolo, ancorați de epavă; pe de altă parte, scafandrierii trebuiau totuși să se ridice treptat, cu lungi pauze, necesare eliminării azotului din organism. În cazurile acelea, se ridica ancora și se pornea spre țărm remorcîndu-l pe scafandrier, care, astfel tîrît și spînzurat, își făcea fazele de urcare treptată spre suprafață. Operație exasperantă și pur și simplu înnebunitoare pentru scafandrier; operație care ar părea de necrezut dacă oameni încă în viață, ca, de pildă, Carlo Domenici, n-ar fi găsit firesc s-o evoce în cele mai mici amănunte. Oricum, era singurul mijloc de a salva ambarcațiunea de furtuna valurilor și, totodată, pe plonjori de embolie. Totuși, nu arareori se întîmpla ca vreun scufundător (Gianni mai cu seamă) să refuze de a se supune regulii și, cu o aspră, crudă conștiință a urmărilor, încrezător în cheresteaua lui solidă și în steaua lui norocoasă, să se urce direct pe bord. „Dacă vă spun că mă simt perfect! repeta el mereu. De ce vreți să mă învîrtesc, atîrnat ca un șalam, ceasuri întregi, prin beznă, dacă eu mă simt perfect?" Nu era nici

[1] *Bocaport*: deschidere în puntea navei pe unde se introduce încărcătura în magazii.

bravadă, nici inconștiență. Ceea ce-l făcea să reziste insistențelor afectuoase ale tovarășilor era doar o imensă plictiseală. Numai că nu totdeauna totul se sfîrșea cu bine. Cîteodată, întors la bord, și pe cînd tocmai se amăgea că a scos-o la capăt, se întîmpla ca embolia, venită neașteptat și violent, să-l trîntească, brusc, la pămînt. În acea stare vecină cu moartea, tovarășii trebuiau să-l care, la iuțeală, îmbrăcat în costumul scafandru, și să-l coboare în apă, astfel ca, succesiv, să poată repeta de la început toate pauzele, toate așa-zisele „faze". Cu acea povară tîrîtă la pupa, în plină noapte, pe o mare agitată, vasul trebuia să navigheze în zigzag, de-a lungul coastei, ceasuri de-a rîndul. „O mai fi viu?" „O mai fi trăind?" se întrebau necontenit tovarășii în tot acel îngrozitor răstimp, fără a înceta să pompeze aer în balotul inert, tîrît ca o remorcă.

Dar se mai putea întîmpla și altfel: debarcat în condiție fizică perfectă la San Carlos, embolia să se producă mai tîrziu, uneori în somn, în puterea nopții. Fără a pierde o secundă, bolnavul trebuia recondus în largul mării (oricît de rea ar fi fost vremea), pentru a-l face să-și îndeplinească „fazele", începînd cu adîncimea la care lucrase în timpul zilei.

O dată, pe cînd recuperările de materiale mergeau strună, „Nereida" luă foc. Pe lemnul acela supraîmbibat cu motorină fusese de ajuns să cadă, într-un moment de neatenție, o singură scînteie. Oamenii, după ce încercaseră zadarnic, prin toate mijloacele, să domolească focul — un adevărat rug — își găsiră scăparea pe șalupe. Era în 1920.

Cum Gianni dovedise cu fapte cîte realizări importante putea avea o asemenea muncă, nu-i fu prea greu să găsească oameni dispuși să-l ajute. Cîteva luni după incendiu, la Viareggio, în șantierul naval al lui Giovanbattista Codecasa, zis Tis-

tino, puse să se construiască, pe cala de lansare[1] a şantierului, o navă frumoasă de lemn, de 180 de tone, prevăzută cu motor diesel modern. Numele rămînea tot „Nereida".

La vechea societate de recuperări „Gianni şi Canicio", devenită mai apoi „Gianni şi Francesconi", se alătură şi Assuero Baroni, care aducea ca aport un atelier mecanic mic, dar bine utilat. În această prăvălioară avu Gianni posibilitatea să experimenteze multe din importantele sale inovaţii privind utilarea unei nave moderne de recuperări. Mintea lui Gianni era, cum am mai spus-o, o forjă de idei veşnic aprinsă. Între acei pereţi se născu, inventată de el, faimoasa *„cassa disazotatrice"*, „camera de dezazotare", care, perfecţionată ceva mai tîrziu, s-a chemat şi se cheamă încă şi azi „cameră de decompresiune".

De cîte ori, în lungile şi nesuferitele faze ale ieşirii la suprafaţă, nu-şi storsese creierii căutînd un mijloc de a combate acel chin atroce!

Cu mîna şi cu pasiunea unui copil care inventează pe hîrtie un peisaj, astfel desenă Gianni prima sa „cameră de dezazotare". O construi în atelierul lui Assuero, împreună cu acesta. Voia s-o instaleze pe noua „Nereidă". Era o cabină metalică cu autoclave, de formă cilindrică, în care scufundătorul, de-abia sosit din fundul mării, se introducea direct, fără nici o staţionare în adîncime. Acolo, în cabină, el găsea o presiune atmosferică egală cu aceea la care lucrase sub apă. Presiunea era reglată cu valve adecvate, pentru a putea descreşte astfel încît să respecte întocmai timpii de staţionare prescrişi pentru diversele opriri, pînă ajungea la cuantumul normal al presiunii de la nivelul mării. În esenţă, acolo înăuntru se întîmpla nici mai mult, nici mai puţin decît ceea ce odinioară se întîmpla sub apă, în cursul fazelor de decompresiune. Cu singura deose-

[1] *Cală de lansare:* locul unde se construiesc navele în şantierele navale, amenajat pentru lansarea la apă.

bire că, acum, scafandrierul, o dată terminată treaba la fund, putea veni la suprafață iute, *„a pallone"*, adică „cu balonul" [1], și că se putea dezintoxica în tihnă, întins pe un confortabil pătuc pliant, cu cărți de citit și ziare la îndemînă. El putea, cu mîna lui, să micșoreze treptat presiunea, potrivit indicațiilor de pe o tabelă așezată acolo, pentru că valvele se puteau manevra și din interiorul cabinei. Un compresor obișnuit și un manometru completau această cît se poate de simplă instalație, grație căreia fusese biruită atît de temuta embolie gazoasă.

Gianni nu-și brevetă invenția. Nu și-a brevetat nici una din numeroasele și minunatele sale descoperiri, pentru că un lucru a rămas totdeauna străin de sufletul său : ideea de a face negustorie din perfecționarea muncii. Prietenilor care, cu admirație, îl băteau pe umăr sau îl îndemnau să tragă din toate acestea un profit, le răspundea invariabil : „Hai să nu exagerăm ! Ceea ce contează într-adevăr pentru noi e că putem să nu ne mai gîndim la blestematele «faze» de odinioară !"

La drept vorbind, pe vremea aceea lui nici nu-i putea trece prin minte că prin „camera" lui de „dezazotare" pusese, dacă-mi este îngăduit să mă exprim astfel, prima piatră la edificiul modern al tehnicii și muncii submarine la mare adîncime.

Operația „Cruz", sfîrșitul „Nereidei" și perioada „Naiadei"

În anul cînd izbucnise primul război mondial, Gianni se căsători cu o grațioasă fată de la el din sat, Maria Micheli, care-l urmă în Spania în 1918,

[1] O dată închisă supapa de descărcare a aerului, haina scafandrierului se umflă ca un balon, permițîndu-i acestuia să se ridice cu mare viteză la suprafață (n. a.).

adică în epoca primei „Nereide", și din nou, în 1921, cînd plecase într-acolo cu noua „Nereidă", prevăzută cu faimoasa „cameră de dezazotare".

Lunga ședere la San Carlos de la Ràpida, pentru recuperarea încărcăturii navei „Fert", le permise lui Gianni și lui Francesconi să strîngă un frumușel cîștig, cu care, întorși la Viareggio, către sfîrșitul lui 1925, întemeiară o adevărată societate de recuperări maritime și de salvamar. Dintre numeroasele operații efectuate — în mai toate era vorba de epave de război — nu puține erau operații de mare importanță, iar unele chiar de răsunet internațional, ca, de pildă, operația „Cruz".

„Cruz" era un vapor spaniol de mare tonaj, scufundat în dreptul Golfului Oristano, din Sardinia, cu o încărcătură de textile și piei. Potrivit versiunii căpitanului, cam încurcată și cam contradictorie, vaporul se ciocnise de perfidele roci ale Recifului Catalan, scufundîndu-se la două sute de metri adîncime. În realitate nu fusese de loc așa. O dată izbită de stîncă, printr-un straniu hazard, „Cruz" se așezase încetișor deasupra acelui recif, care zace izolat și împlîntat ca o coloană la o adîncime de vreo 40 de metri. De jur împrejur, după cum prea bine se știe, se căsca o prăpastie adîncă de sute de metri.

Societatea engleză la care fusese asigurat vaporul se adresă lui Gianni și lui Francesconi, ale căror nume, deși cu timiditate, străbătuseră prin acele mări. Poate că nu era de loc o afacere bună în sine. Dar faptul de a intra în legătură cu englezii, precum și speranța de a se pune în lumină îi ispiteau pe viareggienii noștri. „Nereida" se îndreptă deci către Sardinia în martie 1926 și, în curs de cîteva luni, recuperă încărcătura pe care marea o adusese într-o stare aproape inutilizabilă. Dar, desigur, nu de asta îi păsa societății de asigurare legată de soarta lui „Cruz" printr-o poliță de patruzeci de milioane de lire. Deveniți bănuitori din pricina unui cumul de circumstanțe ciudate, englezii voiau să

cunoască adevăratele cauze ale naufragiului. De aceea, chemară la faţa locului, însoţiţi de propriii lor tehnicieni şi ingineri, doi experţi-scafandrieri oficiali. O dată efectuate imersiunile necesare în calele epavei, care fuseseră complet golite de Gianni şi oamenii lui, acei experţi-scafandrieri fură de acord să declare că valvulele de inundare [1] se dovediseră a fi în stare de închidere perfectă. Rezultatul acestei expertize nu prea le venea la socoteală asiguratorilor, de aceea, cu toată absoluta lor încredere în tehnicienii aleşi de ei, se gîndiră, înainte de a plăti cele patruzeci de milioane de lire, să cheme pe scafandrierii de pe „Nereida", să verifice şi ei starea celor patru valvule. Gianni şi Francesconi coborîră şi nu stătură nici un moment la îndoială asupra grosolanei erori în care căzuseră colegii lor străini. Valvulele de inundare, după viareggieni, departe de a fi închise, se dovediseră a fi deschise pînă la refuz. Pe scurt, englezii fuseseră desigur induşi în eroare de poziţia manetelor, care, în loc să fie orientate în jos (cum socotiseră ei), erau îndreptate în sus. Ei bine, tocmai această poziţie demonstra că ele erau deschise. Pe bază de desene tehnice, mai tîrziu, în faţa unui tribunal din Londra, unde s-a dezbătut procesul, Gianni şi Francesconi putură confirma justeţea constatărilor lor. După toate probabilităţile, căpitanul vaporului (după instrucţiunile precise ale armatorilor), deschizînd valvulele de inundare în acel punct al Mării Tireniene, unde este notorie prezenţa unor prăpastii marine adînci de cîteva sute de metri (pe atunci scafandrierii nu ajungeau dincolo de patruzeci de metri adîncime), nici pe departe nu putea bănui că vaporul se va aşeza încetişor drept pe incomodul Recif Catalan. Scandalul făcu vîlvă şi aduse scu-

[1] *Valvulă de inundare:* Vană (robinet) în partea de sub apă a corpului navei, folosită pentru inundarea intenţionată a unui compartiment sau a întregii nave.

fundătorilor italieni o solemnă recunoaștere a competenței lor.

Nenorocul urmărea însă „Nereida". Nenoroc, dacă vreți, dar numai pînă la un punct, căci să nu uităm că nava era de lemn și că se putea întîmpla orice la o atingere cu focul. În cursul călătoriei care urmă operațiunii „Cruz", o scăpare de flacără, în vechiul motor cu explozie de 6 cilindri, aprinse filtrul de lîngă carburator. Din filtru, carburantul începu să țîșnească. Încercările de a înăbuși incendiul izbutiră doar să-i umple de arsuri pe oamenii de pe „Nereida". Impregnat cu ulei și cu motorină, corpul navei arse în cîteva ceasuri. Pescuiți în apropierea insulelor Mal di Ventre, oamenii echipajului fură duși la Oristano, unde stătură cincisprezece zile, cu sufletul otrăvit de soarta care îi lovise. Nava era asigurată pe o sumă așa de mică, încît polița de-abia ajungea să le usuce lacrimile. Ceea ce rămînea era însă faima pe care și-o cîștigaseră scufundătorii. Grație ei și de îndată ce începură să se arate oarecare semne de reluare a activității în recuperările marine, lui Gianni nu-i fu greu să găsească la Viareggio armatori dispuși să intre în societatea fondată de el. De data aceasta armară o navă din oțel de 250 de tone, prevăzută cu un motor cu aburi, care, bine pus la punct, încetă de a mai semăna cu o rîșniță, cum se temuseră la început proprietarii. Fu botezată „Naiada". Și tot „Naiada" se numi și noua societate.

Din acel moment, către sfîrșitul anului 1927, isprăvile scafandrierilor noștri se desfășurară cînd ici, cînd colo în cuprinsul Mediteranei, nu toate foarte rentabile, dar toate de mare răsunet, ba unele chiar celebre.

În jurul lui Gianni creșteau, în aceeași vreme, noile generații de scafandrieri. Școala lui nu numai că purta emblema curajului neprecupețit, dar la ea se învăța cu toată seriozitatea meșteșugul — arta, am putea zice — muncii submarine. Căci de muncă se cuvine să vorbim aici dacă nu vrem să vedem

în meseria de scafandrier ceva fascinant și totodată aparte, rupt de orice contact cotidian cu viața.

„Ca să fii scafandrier, obișnuia să repete Gianni, cu felul său scrupulos de a-și cîntări sfaturile, trebuie mai întîi de toate să fii bun marinar, bun tîmplar, bun fierar, bun mecanic, bun călăfătuitor. Și nici asta nu-i de-ajuns : căci pe lîngă toate meseriile astea, mai trebuie să ai și prezență de spirit. Tot ce se poate întîmpla acolo, jos, la fund, nu-i la fel cu ce se petrece aici, sus, la lumina zilei. Ca să prinzi cu buloane un petic și să hotărăști dacă e mai bine să pui un bulon în loc de două, pentru asta, acolo, sub apă, nu există decît scafandrierul care s-o știe, și toată lumea numai pe el se bizuie."

Toată lumea : ăsta era cuiul lui Gianni. Într-o zi, la bazin, în atelierul lui Assuero, spuse, fără răutate și fără ironie, unui tînăr lucrător care stătea acolo și executa o mică trebușoară :

— Nu știi nici măcar să lovești drept cu ciocanul, și vrei să te faci scafandrier !

Tînărul, care de multă vreme îi făcea curte, atins în amorul lui propriu, răspunse întunecat, rece și hotărît :

— Oricum, nu mi-e frică. Nu mi-e frică de nimica.

Se spune că Gianni, dîndu-se cu un pas înapoi, prinse a-l privi îngîndurat înainte de a-i răspunde, calm :

— Dacă într-adevăr nu ți-e frică de nimica, atunci mă faci pe mine să-mi fie frică : cine știe ce necazuri ai fi în stare să ne faci !

Aici o întrebare ar putea de la sine să ne vină în minte. Nu înțelegem cum acest Gianni, care, ca să vorbim în limbajul tînărului, făcuse la viața lui cîteva isprăvi de-ți tăiau răsuflarea, a putut să dea drumul la niște vorbe așa de puțin potrivite, și nu numai ca ton. Lăsînd însă deoparte chestiunea dacă așa ceva a fost sau nu posibil, gîndindu-ne la „frica" de care vorbea Gianni, este sigur că, după cum so-

cot cei care i-au supraviețuit și mai trăiesc încă, la Gianni problemele de conștiință nu erau cantități neglijabile.

O încărcătură de morți și aventurile lui Franceschi pe misterioasa epavă a navei ruse

Dacă ar fi să urmărim una cîte una toate cele întreprinse de scufundătorii noștri în epoca „Naiadei", asta ne-ar duce cam departe. După operația „Cruz", ei se îndreptară către Tarent, ca să recupereze încărcătura de cărbune de pe o navă mare, scufundată în portul acela pe timpul războiului. Dar, împotriva oricărei așteptări, lucrarea avea să coste multă trudă și o considerabilă pierdere de vreme, așa că nu s-a recuperat nici măcar ce se cheltuise cu oamenii. Atunci se îndreptară spre Port-Said, ca să recupereze bronzul și alte materiale de pe o veche navă rusească de război, „Perisviet", de două mii de tone, scufundată la ieșirea Canalului de Suez, în timpul războiului ruso-japonez. Despre această epavă, care mai servea încă drept coșciug echipajului său de două mii de soldați, circulau macabre și halucinante legende. Se spunea, de pildă, că înăuntrul vaporului s-ar găsi, printre osemintele morților, o madonă enormă în aur masiv și nu puține case de bani pline cu lire sterline. Singurul semn tangibil în cîmpul ipotezelor era povestea răspîndită de arabi despre niște scafandrieri japonezi care, fără alt echipament decît o mască facială, ar fi adus sus, în mai multe rînduri, aur și obiecte de preț. Norocul, pare-se, surîsese mai tîrziu și grecilor, deși cu numeroase accidente mortale. Asta tot după spusele arabilor.

Mulți dintre acei scafandrieri ar fi sfîrșit prin a-și lăsa acolo viața, date fiind considerabilele adîncimi și „misterioasele" primejdii ce trebuiau înfruntate pentru a pune mîna pe acel aur. Cît despre faimoasa madonă, nici urmă de așa ceva.

Oamenii de pe „Naiada" s-au apucat de treabă pe „Perisviet" cu un singur scop, mai puțin ambițios, dar mai concret, anume, să recupereze imensa cantitate de bronz (calculată, după date cunoscute, la cîteva sute de tone) cu care erau îmbrăcate coronamentul pupei, bordajele și chila. Dacă norocul i-ar fi făcut să pună mîna și pe misterioasele comori, cu atît mai bine. Nu voiau să-și facă prea multe planuri în această direcție, dar în realitate li se întîmpla des să vorbească de asta. Dacă ne gîndim puțin, ne dăm seama că scafandrierul e ultimul care ar putea să reziste anumitor fascinații în fața cărora, chiar și la o vîrstă mai înaintată, omul rămîne tot copil. Nimeni ca dînsul nu poate conjuga mai intens, la toate timpurile și modurile, verbul : „a găsi". Un verb care nu-i poate ieși din minte nici o clipă. Cei care cunosc această lume fabuloasă prin ea însăși, așa de necunoscută și de nepătruns pentru restul omenirii, nu vor putea niciodată să le facă reproșuri scafandrierilor pentru faptul că sînt totodată romantici și realiști.

La Port-Said oamenii de pe „Naiada" nu veneau să dezgroape comori. Și totuși, plini de vise, participau febril la aventura bronzului. Din păcate, nu le-a fost dat să vadă nici sterline, nici madonă de aur ; au văzut doar schelete, iar, într-o bună zi, Franceschi fu cît pe-aci să rămînă stană de piatră, la 34 de metri sub apă. Iată cum a fost :

Despre Aristide Franceschi, unul dintre eroii acestor povestiri, se poate spune că era un colos. Înfățișarea sa masivă și mișcările lui intimidau la prima vedere, dar imediat el se dovedea a fi, dimpotrivă, foarte cordial și aproape totdeauna blînd. Fața lui osoasă și hotărîtă era încoronată de o masă mare de păr negru, în evantai. Îi plăcea mult să

rîdă. Întîi îi rîdeau ochii, ochii care cu o clipă înainte păreau că se uită la lucruri ca la o mare în furtună. E greu de închipuit un spectacol mai însufleţitor ca avîntul cu care se pornea la orice scufundare, ca posedat de o energie demonică. Singur Gianni îl mai întrecea în putere. Şi dacă nu se putea măsura cu acesta la isteţimea minţii, în schimb îi putea sta alături cînd era vorba de curaj şi bunătate. Era cu trei ani mai tînăr decît Gianni şi, ca şi acesta, se făcuse scafandrier pe cînd se afla sub arme. După tată, se chema Bargagli. Simplitatea sa, felul său de a fi deschis, optimist, fiinţa lui sănătoasă şi natura sa spontană îl făceau să semene întru totul cu un copil. Generos era şi felul său de a munci : dacă putea să scutească pe altul de o oboseală, nu se dădea în lături. În sfîrşit, Franceschi mai era şi foarte modest. Căci cine îşi făcuse ucenicia pe lîngă specialişti de talia unor Gianni şi Francesconi, călîţi în tot soiul de aventuri complicate, aveau motive să rămînă „recruţi" toată viaţa. Şi, totuşi, Aristide Franceschi, care, desigur, nu era cruţat de cele mai rele corvezi pe epave, fu deodată socotit expert şi promovat, în cîteva luni, „al treilea" la bord. Avea şi el dibăciile lui. De pildă, nu era corp de navă scufundată (mai ales la vasele poştale) pe care el să nu-l fi cercetat pînă în locurile cele mai imposibile şi mai primejdioase, din mania de a smulge orice obiect, adesea neînsemnat, pentru a-l băga în sacul lui. Atîţia scafandrieri, rămaşi prinşi la fund, o sfîrşiseră rău. Ştia el asta, şi mai ştia şi ce capcane erau tablele de epavă care atîrnau smulse de la locul lor. Aceste lame de metal erau în stare să reteze pe loc tubul de aer sau să sfîşie ţesătura impermeabilă a scafandrului. Existau lucruri cărora Aristide părea că nu le mai dădea importanţă o dată aflat pe fund, aţîţat de verbul „a găsi", în căutare de comori ascunse. Surd la scuturăturile violente pe care camarazii i le administrau cu ajutorul cablului conducător, singurul lui răspuns la semnale erau obişnuitele trei bătăi care

însemnau : „Totul în regulă", fără a înceta să scotocească prin cală. Tot ce îi răsărea în fața ochilor sfîrșea în încăpătorul sac pe care îl purta în bandulieră. De toate : manete, buloane, nituri de aramă, rondele, unelte etc. Aceste mici vînători Franceschi le făcea pe cont propriu, în pauzele de muncă, cînd la bord se pregăteau utilajele și se făceau reparații, sau, alteori, după terminarea lucrului. Cînd reapărea la suprafață, părea că adunase din adîncuri un năvod întreg de lucruri, cu toate fleacurile din lume.

Într-o zi, pe cînd se dezmembra epava lui „Perisviet", profitînd de o lucrare în preajma bocaportului, vru să încerce o raită prin interiorul navei. Dată fiind periculoasa poziție a epavei printre recifuri, apoi vechimea carcasei și îndelungata ei ședere în apă, Gianni îi interzisese lui Aristide să se încumete a intra sub covertă.

Totuși, el, introducîndu-se prin sfărîmăturile bocaportului de la cataarg, coborîse în interiorul vasului. În față i se deschidea un lung coridor. Apa era de un verde-închis, ca al sticlelor de vin, sau, cînd și cînd, de un verde mai deschis, dacă un fir de lumină filtra prin vreo crăpătură sau vreun ochi de fereastră. Pe laturile culoarului, ușile cabinelor se deschideau și se închideau, sub acțiunea valurilor de fund, într-o mișcare lentă și continuă. O bucată de vreme, Franceschi se opri ca să privească în sus. Apoi împinse prima ușă din dreapta, care cedă cu greu din cauza rezistenței opuse de apă. Apa era, și aici, de un verde-sticlos, cu un anemic fir de lumină străbătînd prin hublou [1]. O mulțime de pești făceau naveta între pereții invadați de o deasă vegetație filiformă, de culoare alburie. Franceschi înainta cu precauție. Știa bine că două mii de soldați zăceau în fundul calelor, rămași așa cum se găsiseră în noaptea cînd vasul se scufundase. Și totuși fu pu-

[1] *Hublou* : ferestruică rotundă, de obicei, în bordul unei nave, prevăzută cu un geam gros și șuruburi pentru fixare.

ternic impresionat de cadavrul unui ofițer rus care zăcea întins în mijlocul careului [1], schelet uscat, sub o uniformă militară albastră, legănîndu-se în cadența lentei unduiri a apei. Spectacolul acesta, ca și vederea ușilor care se tot deschideau și se închideau pe groaznicul coridor în dreptul umerilor săi, îl făcu să strîmbe din nas. Cu mare grijă, dar la iuțeală, apucă tubul de aer, cablul și frînghia călăuză pe care și le trecuse în spate. Țeasta mortului, cu găvanele goale ale ochilor care păreau că-l privesc pe sub cozoroc, îl făcea să nu se simtă bine. Ca să iasă, nu se putea întoarce într-o parte. Ar fi încurcat tubul între cabluri. Așa că se puse să meargă, încet, înapoi. Dar numai Dumnezeu știe ce a putut să simtă atunci cînd ofițerul rus, binișor, începu să se ridice drept în sus, așa, dintr-o bucată, avînd aerul că vrea să se ia după el! Aristide împietri. Se mai mișcă nițel, și iată că ofițerul prinse și el a se ridica, sub efectul aspirației provocate, în mica încăpere, de mersul îndărăt al scafandrierului. Cine ar fi putut să privească cu sînge rece așa ceva?

Pățania lui Franceschi deveni proverbială la bordul „Naiadei", și pe urmă pe alte nave de recuperări. „Atenție la ofițerul rus!" devenise lozincă atunci cînd scafandrierii se pregăteau pentru vreuna din ciudatele lor aventuri.

Unde se arată cum Franceschi nu l-a ucis pe Toni

La 34 de metri, un scafandrier întîmpină numeroase aspre greutăți, cînd coboară îmbrăcat în obișnuitul echipament de cauciuc și îndeosebi cînd

[1] *Careu*: cabină mare, în care se adună ofițerii, la bordul navelor militare.

are de luptat cu curenții și cu neîncetatele valuri de fund. Acolo, jos, scafandrierul nu se mișcă așa cum ne-ar plăcea să ni-l închipuim, drept în picioare și dezinvolt, ci mai degrabă asemenea unui om beat. Împresurat de rezistența apei și a presiunii de 3 atmosfere, el trebuie să se țină aplecat mult înainte și să-și descarce aerul din plămîni într-un ritm accelerat. Dificilă e lupta pentru a birui curenții și greutatea proprie a scufundătorului, îngreunată de aceea a echipamentului : încălțăminte de plumb, cască de aramă și greutăți de plumb pe care le poartă ca lest pe piept și pe spinare.

Pentru a proceda cu cea mai mare iuțeală (sau, mai exact, cu cît mai puțină încetineală), el trebuie să se încline pînă la un unghi de cel puțin 50—60 de grade. Adică trebuie să stea aproape în patru labe. Iar dacă vrea să ridice de jos un obiect, n-are decît un singur mijloc : să se arunce peste el, să se lase să cadă dintr-o dată, ca un butuc, drept peste obiectul respectiv, cu nădejdea că va avea norocul să-l nimerească. Altminteri, va trebui să repete încercarea. Și apa produce unghiuri de refracție foarte stranii, care denaturează vederea. Cînd scafandrierul e trîntit jos, ca să revină în picioare e de ajuns să închidă robinetul de evacuare a aerului. Costumul se umflă și tinde imediat să se ridice spre suprafață.

Toate acestea produc novicilor o stare de preocupare și neastîmpăr. Singur timpul îi readuce la calmul necesar pentru a combate asemenea impresionante efecte. În apa verde, care devine tot mai sumbră, aruncîndu-și privirea deasupra capului, scufundătorul poate să admire conul de lumină care despică net întunericul, cu un unghi de vreo 100 de grade, deschis către suprafață. Este unicul său companion în acele locuri. Va ridica adesea capul ca să-l privească. Cîtă vreme acolo, sus, soarele strălucește, conul sclipește de lumină. Dacă trece un nor, lumina se împuținează sau se eclip-

seazâ. Întunericul! Întunericul îl îngheaţă pe scafandrier mult mai rău decît frigul.

Lucrul la 34 de metri sub apă era, pe vremea aceea, dacă nu o glorioasă performanţă, în tot cazul o faptă extraordinară. La o asemenea adîncime, dispare romanticul portret al scufundătorului luptîndu-se cu tentaculele unui polip. Vechea imagine cedează locul unei alte realităţi : aceea a lucrătorului submarin care înfruntă, cu inteligenţa, dificultăţile unei munci mult mai aspre, mult mai primejdioase. Gianni şi scufundătorii lui nu ne-au povestit niciodată întîlniri cu monstruoşii locuitori ai adîncurilor. Sau atunci, povestea lor era, ca să zicem aşa, clişeul ei negativ. Un exemplu. La Port-Said ei legaseră o adevărată prietenie cu Toni. Acesta era un peşte cît toate zilele, cu nume exotic, urît ca ciuma şi, ca şi ea, foarte primejdios. În fiecare dimineaţă, pentru a-şi lua micul dejun, îi aştepta punctual pe domnii scafandrieri. Treaba se desfăşura precum urmează : pe măsură ce aceştia striveau sub încălţămintea lor de plumb straturile de moluşte şi de nenumăraţi crustacei care acopereau tablele punţii, Toni se ţinea după dînşii fără nici un fel de teamă, pentru a înghiţi apoi gustoasa mîncare. Niciodată vreun alt peşte nu izbutise să-şi învingă în asemenea măsură frica de scafandrieri. Ba chiar se făcuse atît de obraznic şi de nesuferit, încît adesea oamenii, ca să poată lucra, trebuiau să-i mai cîrpească cîte una. În tot cursul lungii şederi pe „Perisviet", dumnealui n-a scăpat o singură zi. Ca în nuvela lui Orco, scafandrierii îl îngrăşau în vederea ultimei zile de imersiune. Toni era un peşte de rasă, de un soi foarte preţuit. În ziua aceea, a ultimei scufundări, era rîndul lui Franceschi : „Am să vi-l aduc în proţap", făgădui el oamenilor de la bord, care plescăiau de poftă. În loc de asta, Aristide se întoarse cu mîna goală şi mofluz. „În momentul hotărîtor — avea să povestească el — s-a uitat la mine cu nişte ochi... îi cunoaşteţi bine ochii lui Toni... şi

atunci... cum era să mă lase inima?... «Hai, du-te, cară-te! i-am spus. Șterge-o, pînă nu mă răzgîndesc»..."

La 24 martie 1927, operațiile pe „Perisviet" erau terminate. După ce vîndu bronzul unor negustori englezi și greci din Port-Said, „Naiada" îndreptă prova către Viareggio. Cereri de lucru nu prea erau. Alte încărcături de recuperat de pe vase scufundate la acea adîncime — adîncime limită pentru echipamentul obișnuit, de cauciuc — erau tot mai rare. Ideea unei lungi inactivități, în ciuda nevoii lor de odihnă, îi înspăimînta.

Recuperarea vasului „Lecco", aproape un hocus-pocus de scamator

Gianni găsi acasă o scrisoare „expres" din partea Societății lariene de navigație, care îl invita la Como să examineze cu atenție situația vasului „Lecco".

Această navă-salon se înecase în lac la 18 metri, în timpul unui pelerinaj făcut de niște călugări, păstoriți de un episcop, purtînd sacra teastă a Sfîntului Luigi Gonzaga. Sărbătorirea era în plin, cînd mulțimea rămasă pe țărm își dădu seama, după poziția vaporului (așa de tare ridicat la prova, încît pupa aproape că dispărea sub apă), că ceva nu era în regulă și că s-ar putea întîmpla vreo nenorocire. În schimb, era limpede că pasagerii, ca și clericii de pe vas (peste o mie de oameni), adînc cufundați în psalmodierile lor, nu bănuiau nimic și nu-și dădeau seama de nimic. Nu rămînea deci decît să fie înștiințați.

Nici nu apucaseră vestitorii să ajungă pînă la punteă de îmbarcare, că dezastrul se și produse. Impunătoarea navă se aplecă brusc pe partea

dreaptă și, treptat-treptat, în mijlocul panicii și al urletelor călătorilor, se scufundă.

A fost o scenă sfîșietoare. Femei, copii și bătrîni căzură în apă înainte ca alte bărci sau vase să-i fi putut ajunge. Nu s-au înecat însă decît cîțiva pasageri și un barcagiu care sărise să-i salveze.

După anchetă, care din rațiuni politice nu aduse nici un prejudiciu vinovaților (se pare că ar fi fost implicați episcopul și autoritatea laică), cîțiva scafandrieri se grăbiră să sondeze fundul lacului și fură de părere, în unanimitate, că vasul ar trebui dezmembrat. Societatea liariană, care era interesată mai degrabă în recuperare decît într-o dezmembrare, se adresă atunci lui Gianni.

Gianni se cufundă și declară, spre stupoarea tehnicienilor și în fața neîncrederii generale, că, dimpotrivă, vasul putea fi salvat, ba încă fără prea multă osteneală. Gianni era atît de sigur pe el, încît propuse să nu fie plătit decît dacă operația va reuși.

Plecă, și după două zile se întoarse la Como, cu scafandrierii săi, Franceschi și Bargellini. Tînărul Alberto Bargellini, care va avea un rol important în povestirile noastre, își făcea cu acest prilej debutul, alături de Gianni.

„Lecco" zăcea pe fundul lacului, complet acoperit de apă, culcat pe bordul drept, înfipt într-un strat dens de nămol. Cîntărea nu mai puțin de 120 de tone. Cei trei scafandrieri puseră cu grijă petice, ca să astupe numeroasele spărturi, închiseră bocaporturile și încinseră corpul navei cu un brîu de 2.000 de bidoane de cîte 200 de litri fiecare. Bidoanele fură, unul cîte unul, golite de apă cu ajutorul aerului comprimat la 2 atmosfere. Nu terminaseră încă bine scafandrierii să facă turul cu cingătoarea de bidoane împrejurul vasului, cînd iată-l pe „Lecco", spre stupoarea generală, ieșind la suprafața apei ca printr-o scamatorie de prestidigitator. Un fost colonel de geniu naval, prezent la acele lucrări, mărturisi că nu mai văzuse și nici nu au-

zise pînă atunci ca o navă să poată fi readusă la suprafață cu ajutorul unor bidoane! Iar, pînă la urmă, Gianni reuși să pescuiască chiar și țeasta Sfîntului Luigi Gonzaga.

Bargellini și fantomele fundului

Lăsînd la o parte vîrsta lui foarte tînără (abia se liberase din armată), Alberto Bargellini se arăta a fi, în multe privințe, deosebit de camarazii săi de bord. Trupul său, bine dezvoltat și proporționat, era mai degrabă uscățiv, încordat ca un mănunchi de nervi. Aș zice că înfățișarea lui, plăcută, elegantă și energică totodată, contrasta oarecum cu ambianța. Îi lipsea acea pecete caracteristică oamenilor mării, care se formează datorită riscurilor și oboselilor navigației cu pînze, deși trecuse prin toate; fusese și mus, și marinar, că doar acesta era drumul invariabil bătut de oamenii de prin părțile acelea. Numai cînd ajunse la vîrsta la care omul judecă, adică la vîrsta cînd își poate hotărî singur soarta, începu el să lucreze în șantierul lui taică-său, un excelent tîmplar și constructor de bărci, de la care învăță meșteșugul cu inteligență și entuziasm.

Pe vremea „Naiadei", pe cînd își făcea serviciul militar la marină, obținu și el brevetul de scafandrier de elită. Pe bord i se zicea „puștiul", și nu atît pentru tinerețea vîrstei, cît pentru înfățișarea lui de adolescent. Cum se întîmplă adesea celor care se îndeletnicesc cu cele mai eroice, dar și obscure activități, Bargellini părea uneori un om cu capul în nori, pînă într-atît, încît tovarășii săi de muncă, Franceschi bunăoară, îi ziceau în glumă și prietenește „Visătorul". Dar asemenea porecle, chiar

cînd se potriveau, aveau alte semnificații în lumea oamenilor de la bord. „Visător" însemna mai degrabă un caracter tăcut, neexpansiv, sau om cu însușirile altfel organizate decît ni le reprezentăm noi în concepția noastră obișnuită și în socotelile noastre comune. În fond, însă, omul mării are o filozofie realistă. E de ajuns, în această privință, să ne gîndim la bunul-simț al marinarului, la faptul că, în aproape toate împrejurările, el se bazează pe realitate.

Fie în serviciu, fie în afară, Bargellini era totdeauna politicos, amabil, deși nu se arăta prea dispus la glumă, iar în anumite ocazii trecea drept omul cel mai discret și mai rezervat din lume. În fond, discreția lui provenea dintr-o autentică modestie. Și această sinceră modestie, la oamenii mării, se întovărășește, mai presus de toate, cu o fire dîrză și pozitivă.

Desigur, n-avea structura fizică de colos a lui Gianni, nici înfățișarea masivă a lui Franceschi, dar nu era mai puțin puternic decît ei. Iar în materie de curaj, împins la el pînă la temeritate, îi putea chiar întrece.

Pe de altă parte, mania lui de a pescui prin corpurile navelor scufundate era notorie. Spre deosebire de Franceschi, însă, la el asta părea că se datorează copilăriei sale ratate, o copilărie cu bucurii și orizonturi puține. Cînd cobora la fund pe un transatlantic, nu sfîrșea ca Franceschi în cambuză [1], plecîndu-se să adune robinete, manivele, unelte, cîrlige, raiuri de scripete etc. Bargellini dovedea, și nu precupețea să o arate și altora mai puțin înzestrați ca el, că încearcă un sentiment de mare plăcere în fața lucrurilor frumoase de care nu avusese parte niciodată, lucruri rezervate unei lumi căreia nu-i aparținuse niciodată. Franceschi știa asta. De aceea, pe lîngă porecla Visătorul, îi

[1] *Cambuză* : magazie de provizii pe bordul unei nave.

mai dădea una, cu sinceră admirație : „Tu, tu ești un prinț", spunea el.

Cînd i se întîmpla să coboare în carcasa unui transatlantic, adeseori, sub un pretext oarecare, lua la rînd toate saloanele, dar fără să dea atenție vreunui lucru sau obiect pe care să-l aducă sus, pe bord. Cu totul alte gînduri și pasiuni îl mînau de-a lungul acestor obscure, primejdioase meandre, unde putea, nevăzut, să trăiască în preajma lucrurilor la care visase totdeauna.

De obicei scafandrierii în costum de cauciuc evitau, și cu bun temei, să pătrundă sub puntea superioară, mai cu seamă în corpurile de transatlantic, unde coridoarele, punțile, scările și alte asemenea structuri constituie tot atîtea viclene capcane. Am mai vorbit despre primejdia de retezare pe care o comportau cablurile călăuzitoare și tubul de aer chiar în calele deșarte ale unor vase de marfă ca „Fert" sau „Cruz".

Pe transatlantice, Bargellini se ducea drept la saloanele de clasa întîi, rămase luxoase și frumoase. Acolo, înăuntru, în ciuda dezordinii ultimelor momente, îi plăcea să contemple pereții acoperiți cu vaste oglinzi, cu aurării, tablouri, draperii. Văzute prin apa aceea verde, obiectele luau un aspect fantastic și sinistru totodată, însuflețite de jocurile de lumină produse de neîncetata și lenta mișcare a valurilor de fund. Pierdut în acea singurătate care dădea proporții de uriaș tuturor lucrurilor și tuturor fantasmelor închipuirii, el nu lua în seamă scuturăturile de frînghie ale camarazilor de pe bord. Graiul dorurilor și șoapta viselor din copilărie, care-i erau interzise în altă parte, aici, înăuntru, îi sunau cald și familiar, în alternarea meșteșugită și aproape muzicală a bogățiilor care străluceau în jur. Ar fi putut să-și însușească tot ce vedea. Dar el privea fiecare lucru cu ochii celui căruia toate aceste minunății îi erau hărăzite. Tîrînd după el cablurile și tubul de aer, se oprea în fața lucrurilor pe care apoi le dezmierda

cu mîna : marginile imenselor mese lucrate în marchetărie, rezemătoarele aurite ale scaunelor, cristalele, tapetele și tapițeriile care spînzurau încă pe pereți laolaltă cu vegetația alburie care crescuse pe ele. Franceschi, care într-o zi izbutise să-l spioneze, povestea după aceea cum Bargellini se așeza într-un fotoliu mare sau pe o vastă sofa și, acolo, adîncit ca într-un dulce vis, își plimba privirea de jur împrejur. În mijlocul jocurilor de ape totdeauna stranii acolo jos, pianul cel mare cu coadă, rămas într-un colț, părea acționat de mîini nevăzute. Și acele mîini, călăuzite de acea muzică a undelor de fund, se lăsau închipuite plimbîndu-se deasupra tuturor celorlalte obiecte. Minunate rochii de seară treceau, împinse cînd înainte, cînd înapoi, ca niște sirene plutind în mijlocul apelor. Bargellini, povestea apoi Franceschi, întinzînd brațul, se mulțumea să mîngîie acele mătăsuri ; dar nu adăuga că o făcea cu multă pudoare. La drept vorbind, nimeni nu va putea spune vreodată, exact, ce anume se petrecea în sufletul său, o dată aflat acolo, înăuntrul vaporului. Se știa doar că el uita complet să mai răspundă repetatelor semnale înspăimîntate ale camarazilor. Iar cînd revenea la bord, nu avea niciodată nimic de arătat, nici de povestit.

În ce situație disperată se afla SO.RI.MA.[1]

O dată terminată recuperarea lui „Lecco" pe Lacul Como, scafandrierii noștri rămăseseră fără lucru, și societatea lor se desființă. Ani de cruntă

[1] *So.Ri.Ma : La società di Recuperi Marittimi* (Societatea de recuperări maritime).

mizerie. Acum părea că totul se sfîrșise, ba că și așa ținuse prea mult. Francesconi plecă la Port-Said, angajat de o mică firmă de recuperări, cu un salariu de nimica. Aristide Franceschi continua să facă zadarnic naveta de la un armator la altul, în căutarea unei îmbarcări, fie și pe primul velier venit, chiar și ca simplu marinar. Bargellini se înapoiase, trist și tăcut, la micul șantier al lui taică-său. Gianni își mînca sufletul. Amărăciunea și mînia înlocuiau acum, în inima lui, pasiunea cu care se consacrase odinioară acestei munci de scufundător. Intențiile bune, proiectele mari la care visase și pe care le văzuse aproape de înfăptuire se năruiau deodată la picioarele sale, și nu din vina lui. Nici măcar plăcerea de a-și descărca sufletul între camarazi, la barul „Orione", pe Via degli Uffizi, colț cu Via Cavallotti, nici măcar asta nu-i mai rămăsese, căci localul fusese devastat și incendiat de fasciști. Clubul călăfătuitorilor în Darsena Nuova, Camera muncii din Piazza del Mercato Vecchio, și acestea fuseseră invadate și incendiate de fasciști.

În zilele de cea mai mare deprimare, cînd era cît pe-aci să se reîntoarcă la vechea lui viață de marinar, ca să-i poată hrăni pe ai săi (avea, încă de pe atunci, pe Angelo, pe Nicla, pe Iberico și pe Aurelio), Gianni auzi vorbindu-se de SO.RI.MA., o societate genoveză de recuperări maritime înființată de curînd, dar pe baze solide. Din informațiile culese, își dădu seama că de data asta era vorba de ceva serios și important. Și cum nu și-ar fi putut închipui niciodată altă viață decît aceea de scafandrier, alergă acasă, își puse nevasta la curent cu intențiile sale în cîteva cuvinte vociferate în grabă, își îmbrăcă hainele de zile mari și luă primul tren spre Genova.

Nu știa unde erau birourile societății și nici nu cunoștea pe nimeni care l-ar fi putut informa. Obosit de a se tot învîrti de colo pînă colo, îi părea rău chiar și de banii cheltuiți pe călătorie. Aproape

cu turbare bătu la ușa pe care i-o indicase un armator. Introdus într-o odaie bine mobilată, fu rugat să aștepte. „Să sperăm că măcar or să știe cine sînt", își zicea el în sinea lui. Și adăuga, gîndindu-se cu scepticism : „Nimic mai firesc ca, dimpotrivă, ei să nu fi auzit niciodată de numele meu".

Cînd îl poftiră în altă cameră, se trezi stînd stingherit în fața unor domni care păreau că-l așteaptă în jurul unei mese, cu un aer de participanți la o ședință de spiritism. La rîndul lui, Gianni îi măsură pe fiecare cu privirea, apoi își drese glasul ca pentru a le spune, într-o suflare, tot ce-i sta pe inimă...

— Vin să vă aduc aici „Naiada"...

Cu un gest, domnul cel gras, care ședea în capul mesei, îl opri. Ceilalți își îndreptară și ei privirile către el. Primul era *commendatore*-le Giovanni Quaglia, fondator, principal acționar și administrator delegat al Societății de recuperări maritime. Se ridică, zîmbi, îi întinse ambele mîini, cu gestul omului care îmbrățișează, și-i zise, ridicînd glasul :

— Nu, nu „Naiada" dumitale mă interesează, ci dumneata și oamenii dumitale, dragă Gianni. Nouă ne trebuie, și asta imediat, scafandrieri ca voi.

Capitolul III

ECHIPAMENTELE METALICE ŞI PATRU NUME CU GHEARE

O dată cu isprăvile semnalate pînă acum, lua sfîrşit epoca de aur a scafandrilor semirigizi (adică de cauciuc) şi începea munca la mare adîncime cu echipament ultramodern, metalic (rigid).

Pentru a rezista la profunzimile marine, scufundătorul trebuie apărat de două lucruri: de violenţele presiunii externe şi de opresiunea aerului respirat. Cu alte cuvinte, este necesar să-l aşezi pe scafandrier într-o capsulă ermetic închisă, înăuntrul căreia să poată respira un aer la presiunea normală. Primele echipamente de acest fel erau foarte grosolane şi rudimentare. Ele n-aveau să dea de loc rezultate practice din pricina greutăţii lor, care încurca mişcările, şi din pricina numeroaselor încheieturi flexibile, care se dovedeau incapabile să reziste la mari presiuni.

Aceasta a fost situaţia pînă în ziua cînd un aparat articulat, cu braţe şi picioare mobile, prevăzut cu încheieturi flexibile bine fixate (dar nu perfecte), fu inventat de un meşter german şi construit de casa „Neufeldt & Kühnke" din Kiel, prin anul 1924.

A trebuit să mai treacă cîţiva ani pînă ce aceeaşi firmă să fie în stare să fabrice un model mult mai simplificat, mai puţin greoi şi mai ales mai rezistent la avarii şi la infiltraţii de apă. Cu acest model, un antreprenor francez de recuperări maritime, Alain Terme, echipă, în 1926, pe scufundătorii ger-

mani pentru căutarea navei „Egypt". Dar fără absolut nici un rezultat.

În 1927, cînd Gianni se înfăţişă la Genova, *commendatore*-le Quaglia, administrator şi director la SO.RI.MA., era tocmai în tratative cu domnii Neufeldt şi Kühnke şi obţinuse exclusivitatea folosirii în Italia a ultimelor lor modele.

Quaglia (cu complicitatea cîtorva — şi nu puţini — cloncani ai partidului fascist) făcu să treacă prin Parlamentul fascist o lege pe baza căreia obţinea pentru societatea lui un drept care normal revenea Institutului naţional de asigurări, căruia îi aparţineau majoritatea vapoarelor scufundate în timpul războiului. Era vorba de dreptul exclusiv de a recupera încărcăturile scufundate la mari adîncimi, în speţă la peste 45 de metri. [1]

Este îndreptăţită afirmaţia, şi chiar întrucîtva convingerea, că SO.RI.MA. a fost prima şi poate singura societate din Europa care să fi adoptat noul echipament-scafandru în întregime metalic. El n-a fost, cum o să vedem mai jos, instrumentul practic şi util mult aşteptat pentru lucrările la mare adîncime. Totuşi, a servit în acele zile ca stimulent celor mai vestite isprăvi submarine.

SO.RI.MA. porni cu hotărîrea de a săvîrşi fapte mari, dar numai din ziua cînd fu sigură că dispune de materialul uman cel mai calificat pe vremea aceea. Fără a mai vorbi de remarcabilele ei posibilităţi băneşti, această societate avu, ca nici o alta pe lume, marele noroc de a dispune de scufundătorii lui Gianni, şi de Gianni însuşi, de omul care, cu bogata lui experienţă şi cu înflăcăratul său geniu creator, va reuşi să transforme cele mai rudimentare şi nepotrivite unelte de lucru în instrumente perfecte de cucerire a adîncurilor. Lui deci îi fu încredinţată, de către SO.RI.MA., sarcina de

[1] Părere confirmată şi de Ulderico Tegani în lucrarea *Viaggi nel mondo sommerso (Călătorii în lumile scufundate)*, Mondadori, Milano, 1931, p. 203 (n. a.).

a echipa patru vapoare ale unei mici flotile. Vapoarele se numeau: „Artiglio", adică *gheară*, „Rostro", adică *cioc*, „Raffio", adică *croşet (cange)*, şi „Arpione", adică *harpon (cîrlig)*. Patru nume cu gheare.

„Artiglio" şi inutilele braţe de fier

„Artiglio", cel mai voluminos din cele patru, era un vapor de 300 de tone, construit în 1906 la Hull pentru pescuitul cu remorcă. În timpul războiului sluji la dragajul[1] minelor, sub numele de „Macbeth". Pe atunci era încă o frumoasă navă de oţel, agilă şi nu lipsită de graţie, deşi cam înaltă la prova şi cu puntea foarte încovoiată. Atingea 45 de metri lungime. Celelalte trei nave, de cîte 250 de tone fiecare, erau de origine japoneză. Marina italiană, în timpul războiului, le afectase vînătorii de submarine.

Noua amenajare, executată în cursul mai multor luni, sub conducerea neobosită a lui Gianni, schimbase faţa acestor nave. În locul arborelui trinchet[2] a fost instalat un arbore tubular de oţel care bătea la ochi prin dimensiunile sale disproporţionate faţă de tonaj. Purta o bigă[3] (sau braţ de gruie) pusă în mişcare de un scripete greu, acţionat cu aburi, care se învîrtea în faţa bocaportului principal. Se găseau acolo şi alţi scripeţi, plasaţi pe punţi, la pupa, în centru şi sub teugă[4], şi care nu aşteptau decît să intre în acţiune.

[1] *Dragaj*: operaţie de săpare sub apă şi îndepărtare a materialului săpat.

[2] *Arbore trinchet*: arborele vertical, catargul de la prova.

[3] *Bigă*: instalaţie la bordul navei pentru ridicarea încărcăturii, un fel de macara cu braţ rotativ.

[4] *Teugă*: suprastructura la prova navei.

Ceea ce îl punea pe Gianni pe gînduri — și nu se sfia s-o mărturisească — era echipamentul scafandrierului. În afară de primejdia încheieturilor flexibile supuse infiltrațiilor (la 70 de metri adîncime, cu 7 atmosfere presiune, o găurică nu mai mare ca o împunsătură de ac putea permite pătrunderea unui violent jet de apă), pe Gianni îl îngrijora acest echipament greoi, dificil de manipulat. „O fi!... tot repeta el. Dar la adîncimea asta, n-as prea crede..." Încercă echipamentul și se convinse că la 70 de metri sub apă, avînd în spinare o povară de 400 de kilograme, era greu să te miști și să acționezi rapid. În tot cazul, însă, se putea ajunge la o adîncime nemaiatinsă încă și se putea respira un aer la fel cu cel de la nivelul mării, adică la presiunea atmosferică normală. Aceasta elimina necesitatea unei camere de decompresiune. Căci, încuiat în cuirasa metalică, scafandrierul respiră mereu același aer printr-o mască cu o supapă de respirație-inspirație ; masca e în legătură cu o casetă conținînd sodă caustică granulată. Aerul ieșit din plămînii scufundătorului trece prin această sodă, se purifică astfel de toate otrăvurile (oxid de carbon, anhidridă carbonică etc.) și se întoarce pentru a fi din nou respirat. Firește, acest aer se învechește și face ca presiunea să scadă sub cea normală. Atunci scafandrierul deschide robinetul de oxigen. Oxigenul, comprimat la 125—150 de atmosfere, stă închis în niște butelii legate la șoldul scafandrierului. Pătrunderea oxigenului restabilește echilibrul, reglat după un indice barometric. Afară de aceasta, soda caustică, reacționînd chimic, face, în mod providențial parcă, și oficiul de calorifer, căci la acea adîncime costumul-scafandru se transformă într-un adevărat frigider. E de ajuns să ne gîndim că la 130 de metri apa de mare ajunge la zero grade Celsius, și numai grație enormei presiuni care o apasă de deasupra nu îngheață.

Trebuie să amintim că diverşi constructori germani se mărginiseră să experimenteze acest aparat al lor într-un bazin special, şi că abia în 1925 aparatul a fost întrebuinţat practic la căutarea — de altfel zadarnică — a submarinului englez „M. 1", dispărut la cîteva mile [1] de Weymouth, în apele Portlandului.

„C'est un italien !" [2]

În zilele cînd lucrările de amenajare a celor patru nave erau în toi, SO.RI.MA. fu invitată de către „Neufeldt & Kühnke" pe Lacul Como ca să asiste la recepţia unui nou tip de costum-scafandru al acestei firme, aparat destinat marilor adîncimi. SO.RI.MA., la rîndu-i, îl trimise acolo pe Gianni. Toţi tehnicienii prezenţi la experienţă, după ce examinară numeroasele modificări şi inovaţii mecanice aduse echipamentului, fură de acord asupra deplinei reuşite a examenului de recepţie. Gianni, pe care nimeni nu-l cunoştea şi care se ţinea deoparte, deşi foarte atent, interveni abia în clipa cînd scafandrierul, atîrnat deasupra apei, era gata să fie cufundat.

— Scuzaţi, vă rog, zise el atunci, arătînd către cablul de oţel care susţinea scafandrul, sînteţi oare siguri că o să reziste ? Pe măsură ce coboară, aparatul are tendinţa să se răsucească sub efectul curenţilor care se izbesc de braţele desfăcute. O ştiţi prea bine. Şi mai ştiţi şi că efortul cel mai mare se exercită exact aici, în punctul de legătură. Chiar

[1] *Milă* (milă marină) : unitate de măsură pentru distanţe în navigaţia pe mare ; este egală cu un minut de meridian la latitudine 45°, adică cu 1,852 kilometri.

[2] *C'est un italien !* : E un italian ! (în limba franceză în original.) (N. t.)

și la scafandrele furnizate de firma dumneavoastră a trebuit ca eu însumi, după primele probe, să schimb cablul în acel punct. Și nu-i de-ajuns să-i mărești dimensiunile. În plus, dacă observăm bine, chiar și punctul de legătură mi se pare cam slăbuț și cu muchii prea ascuțite. E primejdios, băgați de seamă, pentru un cablu care are tendința să se răsucească!

Experții nici măcar nu catadicsiră să întoarcă capul spre el. Și imediat uitară de prezența lui. Doar un inginer neamț se întoarse către vecinul său, ca să-l întrebe:

— Ce vrea individul?

Vecinul, un inginer francez, răspunse coborînd disprețuitor comisurile buzelor:

— *C'est un italien!*

Scafandrierul purcese la scufundare. Era un tînăr plin de vioiciune. Cam brava, poate ca să mascheze ce se petrecea în sufletul lui. Ajunse la 100 de metri, apoi la 120. Gianni nu-și lua ochii de la cablu, care continua să se rotească tot mai iute, cînd într-un sens, cînd într-altul, vibrînd ca o coardă de ghitară.

Deodată, telefonistul începu să gesticuleze. Cînd se întoarse spre public, era palid și incapabil să articuleze un cuvînt. Cablul de suspensie se rupsese. Acum se înfășura ușurel pe tambur. Orice cale de scăpare se arăta închisă. N-aveau nici măcar un echipament de rezervă, nici măcar un cablu cu cange, nici măcar un cîrlig. N-aveau nimic.

Lacul, în punctul acela, atingea cel puțin două sute de metri. Aparatul de scufundare se așezase desigur pe fund, aplecat pe o rînă. Timpul trecea. În mijlocul profundei emoții a celor de față, scafandrierul continua a cere ajutor prin telefonul ale cărui fire rămăseseră intacte. Asta ținu mult, mult de tot. Iar pînă la urmă, nenorocitul trimise cîteva gînduri pentru cei de-acasă...

Cum s-a născut ideea „turetei"

Teribila catastrofă prinse a se învîrti în capul lui Gianni ca o morișcă. De mult își dăduse seama că, pentru a lucra la asemenea adîncimi, un aparat greu, care imobilizează articulațiile și care nu poate reveni singur la suprafață, este un aparat inutil și primejdios. Era nevoie de un scafandru care, la nevoie, să poată deveni independent de propriul său cablu. Dar ideea care-i frămînta neîncetat mintea nu reușea să capete formă precisă. Totuși, tîlcul ei îl și avea limpede în cap. Își zicea : „Omul, aici, trebuie să fie doar ochiul care observă. El are creier, și deci lui îi revine rolul de a dirija treaba pe care o fac mașinile. E absurd să pretinzi ca la o sută și mai bine de metri adîncime, blocat de presiuni externe disproporționate, omul să se mai poată folosi de mîini și de picioare. E absurd și greșit. Scufundătorul va trebui de acum înainte să fie doar ochiul și creierul navei de recuperări care, ancorată deasupra lui, cu ajutorul cablului cu cîrlige, să acționeze la ordinele sale..."

De aici se născu ideea „turetei", a turnulețului, pe care alții l-au botezat „ochi".[1] O inovație a lui

[1] Londonezul David Scott ține să ne informeze (în lucrarea sa *„Artiglio" și aurul de pe „Egypt"*, p. 66) că prima idee și execuție o acestui „ochi" sau „tureță" se găsesc în proiectele întocmite de englezii Sandberg și J. Swinburne. Aceasta nu corespunde însă adevărului. Căci iată-l pe același Scott, la p. 25 a lucrării sale *Cu scafandrierii de pe „Artiglio"*, afirmînd că „acest cutezător proiect nu capătă viață, deoarece lucrarea căreia îi fusese destinat a fost executată pe baze comerciale de SO.RI.MA., constituind un mare succes. Operația a fost îndeplinită în Mediterana, în 1926, cu scafandre «Neufeldt și Kühnke». SO.RI.MA. experimentă un «ochi» care era proprietatea ei." Astfel că *„tureta"* lui Gianni fu prima și va rămîne singura în tehnica recuperărilor maritime. O altă mărturie ne vine de la Ulderico Tegani, care, în ale sale *Călătorii în lumile scufundate* p. 187, scrie : „Cît despre «tureta» de explorare, ea fu începută, construită și omologată de scafandrierul italian Alberto Gianni" (n. a.).

Gianni, care, perfecționată tot de el, încetul cu încetul va înlocui orice alt tip de echipament de scufundare. Fără această „turetă", nimeni n-ar fi fost în stare să îndeplinească lucrarea mecanică pînă la profunzimi marine niciodată atinse, sau visate pînă atunci.

Născută ca turn de imersiune, devenită apoi turn de observare, ea sfîrși prin a se numi — cum se numește și astăzi — „turetă" de explorare.

Evenimentele pe care ne pregătim să le relatăm sînt, în fond, povestea acestui umil instrument și a oamenilor care l-au folosit, de la Gianni și pînă la Mancini, în răstimpul unui sfert de veac.

Capitolul IV

CĂNGILE, „MECANICA" ŞI PRIMA „TURETĂ" A LUI GIANNI

Anul acestei povestiri, anul 1928, consemnează pentru SO.RI.MA. data primelor recuperări la mare adîncime. Dar el mai este şi anul primei „turete" de explorare.

Amenajarea celor patru vapoare mergea repede şi, deşi implica multă oboseală şi nu puţină bătaie de cap, Gianni i se dedică cu o ardoare vrednică de toată admiraţia. Întreaga armare a lui „Artiglio", şi deci şi a celorlalte vapoare care compuneau flotila, a fost, se poate spune, opera acestui om şi a scafandrierilor şi marinarilor din ţinutul său.

Gianni se îngrijise îndeosebi de alegerea pieselor şi aşezarea lor la bord, pentru a le putea monta şi a le avea oricînd pregătite. Enorma cange cu multe gheare, cangea-polip, un fel de cleşte uriaş, sau „mînă mecanică", în stare să înşface încărcăturile de pe fund, era o unealtă de origine germană. Dar tot atît de adevărat este că Gianni avea să-i modifice ansamblajul şi ghearele. Multe alte cängi indispensabile fură concepute şi executate la Genova sub atenta lui îndrumare. După cum tot produse ale inepuizabilei sale inventivităţi fură o mulţime de croşete, colţi, crampoane, cîrlige destinate să uşureze munca omului şi să o perfecţioneze pe cea

mecanică. Era de ajuns ca un lucru, oricît de mic, să fie prost adaptat la treaba pe care avea s-o facă, pentru ca de îndată ce-i cădea lui Gianni sub ochi, să-l facă să se frămînte şi să nu-şi găsească liniştea pînă ce nu îndrepta cusurul, obţinînd o funcţionare mai adecvată scopului. Acolo, pe bord, erau atît de multe inovaţiile, care de care mai ingenioase, rezultate ale experienţei acestui om! Aşa era, de pildă, „şaua" montată în interiorul aparatului de scufundare metalic articulat, permiţînd scafandrierului (pînă atunci silit să stea ceasuri întregi în picioare) să-şi poată dirija lucrul şezînd jos.

Ample modificări a adus el mai ales echipamentelor furnizate de firma „Neufeldt & Kühnke". Era necesar ca trunchiul principal al costumului să reziste la adîncimi de peste 130 de metri. Gianni obţinu acest lucru prin topire, procedeu mult mai simplu, mai sigur şi mai eficace decît cel folosit în 1925 pentru trunchiurile utilizate de germani la căutarea submarinului „M.1", sau în 1926, la căutarea navei „Egypt", organizată de Alain Terme. Gianni a redus la minimum încheieturile intermediare ale braţelor şi ale picioarelor, lăsînd libere aceste articulaţii doar la umeri, la şolduri şi la glezne. La acestea s-au adăugat cele două mici articulaţii (montate pe rulmenţi cu bile) ale „mîinilor mecanice", sau ale penselor pentru a apuca obiectele cu mai puţin efort. În felul acesta, voluminoasele mîini şi picioare aminteau tuburile de drenaj. Primejdia infiltraţiilor era, dacă nu chiar eliminată, în tot cazul mult redusă.

O altă invenţie foarte utilă a fost şi „mecanica". Cu acest nume a fost împodobit un ingenios cleşte automat pentru a apuca şi prinde, cu mare uşurinţă şi economie de efort, cablurile metalice cu care erau ancorate balizele.

Tot de el au fost inventate hărţile în pătrăţele pentru a localiza pe fund locul precis unde trebuia efectuată o lucrare. În fine, el a construit „tureta".

De multe luni Gianni pierdea nopți după nopți cu această construcție, întorcîndu-se acasă istovit după o zi întreagă de muncă petrecută la bord. Adesea cerea o permisie ca să dea o fugă pînă la Viareggio. Și asta nu numai pentru a-i îmbrățișa pe ai lui și a petrece cîteva ceasuri alături de ei ; căci, o dată sosit la Viareggio, se ducea glonț la atelierul lui Assuero Baroni. Prima oară făcuse senzație acolo cu un desen și multe calcule indicate cu acuratețe, ca într-o problemă de clasa a treia elementară. Trăgîndu-l pe Baroni deoparte, îi mărturisise cu răsuflarea tăiată :

— O, Assuero, de data asta am brodit-o ! Dacă reușesc să construiesc echipamentul ăsta de colea, apoi putem să dăm un picior undeva blestematelor celora de „carambambule" (așa porecliseră scufundătorii din Viareggio echipamentele metalice nemțești), care costă și ochii din cap și nici nu-s bune de nimic !

Assuero — povestesc bătrînii săi meșteri — s-a uitat cu coada ochiului la desen și a zis cu voce calmă :

— Nici măcar nu mi se pare un lucru prea complicat.

— E simplu, Assuero. Așa de simplu, că nici mie nu-mi vine să cred...

— Și dacă totuși camera asta nu rezistă ? N-ai să-mi spui că știi să faci chiar și calcule inginerești !

— Calculele mele-s toate colea, în cap. De atîtea luni mă tot gîndesc la ele, că le știu pe dinafară. Și apoi, dacă ar fi să nu reziste, facem un altul. Ceea ce contează e concepția. Dar fii pe pace. Socotelile sînt bune. Ai să vezi.

Astfel, pe apucate, în rarele lui momente libere, se puse să studieze temeinic problema. Și cînd nu era în stare să se repeadă pînă la Viareggio, îi scria lui Assuero, rugîndu-l să-i spună de-a fir-a-păr dacă totul decurgea după plan.

Veni vacanța Crăciunului. O săptămînă infernală, petrecută zi și noapte în atelierul lui Assuero, cu Assuero, care se văicărea :

— Apăi cînd îți intră ție o idee în cap, nu mai e chip de trăit cu tine. I-ascultă, poate te temi c-o să-ți șterpelească cineva ideea? Sau ți-e frică c-o să sece marea?

La Sfîntul Ștefan adună toate piesele făcute și le duse într-o camionetă la Genova. Multe din dispozitivele acelea erau construite în ateliere prevăzute cu mașini speciale ; multe altele, din contra, trebuiau puse la punct și adaptate chiar în timpul montajului.

Cînd văzu acel corp metalic de un aspect ingrat, care semăna cu o omidă monstruoasă, cu piese nu mai puțin stranii, Quaglia strîmbă din nas. Totuși, se puse să reflecteze. Toate astea (deși răspundeau concret scopului urmărit) răsturnau cu susu-n jos cele mai recente sisteme de imersiune. Și erau așa de deconcertante, încît dădeau o lovitură nu numai tehnicii, dar chiar și unei minți înzestrate cu destulă fantezie. Quaglia puse să i se mai explice o dată fiecare detaliu, mușcă din țigara de foi și zise :

— O încercare nu strică.

Toate acele lucruri care păreau enigmatice, el, Quaglia, și le lămurea cu acel spirit hotărît al omului de afaceri care se sprijină pe probe și care, dacă pune limite, le pune mai degrabă acțiunilor precise decît simplelor idei. Or, propunerile lui Gianni erau pentru dînsul doar idei.

Cînd fu gata „tureta", semăna cu un imens vierme de mătase suspendat de firul său. Se compunea din două trunchiuri cilindrice, care aveau împreună o înălțime de un metru nouăzeci. Capătul era emisferic. În ansamblu, amintea echipamentul rigid de scafandru, dar fără brațe și picioare, deci fără încheieturi flexibile. Patru ferestruici rotunde erau dispuse radial. Deasupra lor se aflau tot atîtea

ochiuri mai mici. Toate acestea permiteau scufundătorului să vadă în toate direcțiile. O importantă idee fusese aceea de a dota aparatul cu un lest așezat în partea de jos. Era un fel de bloc de fontă brută, care, la nevoie (cu ajutorul unui minuscul palan[1] așezat în interior), putea funcționa și ca ancoră, iar dacă, dimpotrivă, era liberat din agățătoare, permitea „turetei" să salte la suprafață „ca un balon". Grație acestui dispozitiv, se termina cu coșmarul unui tragic și atroce sfîrșit în fundul apei în cazul cînd cablul de tracțiune s-ar fi încîlcit sau rupt. În prima ipoteză, scafandrierul se putea degaja de propriul său cablu manevrînd cruceta[2] așezată deasupra capului și deci manevrînd și micul palan care permitea să se dea drumul la lest. În cea de-a doua ipoteză, era de ajuns, pentru a libera lestul, să se manevreze maneta valvei situate în partea de jos. Sistemul de respirație la presiunea atmosferică normală, precum și sistemul telefonic nu difereau aici de cele adoptate pentru echipamentul metalic existent.

Cu „tureta", executarea lucrării sub apă era complet încredințată instrumentelor mecanice. Dar ochiul acestora și creierul lor era scafandrierul.

Prima „turetă" de explorare probată fără om într-însa, „pe gol", la 300 de metri adîncime, apoi la 76 de metri, cu Gianni însuși înăuntrul ei, dădu rezultate satisfăcătoare și fu imediat adoptată de SO.RI.MA. Numai într-o a doua etapă Gianni înlocui masivul tub central făcut din plăci de zece milimetri cu un tub mai ușor, cu „zone sferice", model brevetat de inginerul Roberto Galeazzi din Livorno. Dar această perfecționare nu făcea întru nimic ca „tureta" să nu fie, cum de fapt și este, o creație a lui Gianni.

[1] *Palan* : sistem de scripeți ficși și mobili.

[2] *Crucetă* : manivelă a unui cîrlig cu declanșare automată, prin care „tureta" e desprinsă de cablul său (n. a.).

Primele cuceriri la mare adîncime

Gianni adusese cu el, în afară de scafandrierii cei mai iscusiți din Viareggio, un număr destul de mare de marinari cu experiență. Îl adusese și pe acel căpitan Mario Tomei, care comandase ca secund „Nereida" și „Naiada". Cu scufundătorii pe care îi cunoaștem, adică Aristide Franceschi, Alberto Bargellini, Guido Martinelli și Mario Raffaelli, debutau acum tinerii Raffaello Mancini, frații Fortunato și Donato Sodini, Giovanni Lenci și Carlo Domenici, care se căliseră la școala lui Gianni. Cu o asemenea echipă de vînători „de pradă" se deschidea era nouă a cuceririlor abisurilor marine.

Primele epave luate cu asalt fură „Washington" și „Ravenna", scufundate în cursul celui dintîi război mondial în dreptul țărmului apusean, primul lîngă Camogli și celălalt la Laigueglia.

„Washington" zăcea la o adîncime de optzeci și șase de metri, pe un fund stîncos, ușor aplecat pe partea dreaptă, dar destul de „în picioare" ca să permită scafandrierului și cangei dirijate de el să pescuiască în imensele sale cale.

„Era — relatează Ulderico Tegani — un vapor englez de opt mii de tone, construit la Cardiff. Ajuns teafăr și nevătămat din Statele Unite, cu o încărcătură de materiale destinate căilor noastre ferate, o dată sosit la Savona, fu pus să-și continue drumul în direcția Livorno, împreună cu alte vase. Era nava cea mai mare și fusese ținta pe care o preferase un submarin german ascuns la Portofino. În seara lui 3 mai 1917, pe cînd trecea prin dreptul lui Camogli, vasul «Washington» fu nimerit de o torpilă. Se afundă cu prova, ridicînd pupa în aer, se învîrti ca pentru a se întoarce îndărăt și plonjă vertical.

O dată cu el piereau în prăpastia apelor șase trenuri de marfă complete, adică șase locomotive cu

tenderul respectiv și trei sute cincizeci de vagoane, mai bine de trei mii de tone în bare de oțel, cinci sute de tone de aramă, în lingouri, cîteva tone de mangan și alte materiale. Totul în valoare de vreo douăzeci de milioane de lire sterline (la cursul din acea vreme).

Această încărcătură a fost, atunci, socotită definitiv pierdută, și vasul «Washington» fu însemnat pe hărțile marine cu o cruce neagră." [1]

Lucrările de recuperare începute în martie 1928 cu „Artiglio" și „Arpione" fură terminate de acesta din urmă (cu oarecare întreruperi, din cauza altor operații) în 1930. Cu toată îndelungata ședere în apă, materialul se conservase în perfectă stare. Recuperarea reclamase o considerabilă cheltuială de eforturi din pricina stării de deteriorare în care scafandrierii găsiseră puntea. E de ajuns să spunem că, pentru a se putea croi un drum printre ghemele dese în care catargele căzute se încurcau cu parîmele, cablurile, cu sarturile [2] și cu suprastructurile, a fost nevoie de multe luni de muncă. Și numai cu ajutorul minelor, o dată toată această încîlceală înlăturată, scufundătorii reușiră să deschidă o spărtură mare în covertă, astfel ca să ajungă cu cîngile și cu macaraua magnetică pînă în interiorul calelor. Împreună cu întreaga încărcătură, fu recuperată pînă la urmă și partea din torpila germană care nu explodase.

Numai pe bucata de mare cuprinsă între Capo Mele și insula Gallinara, ceea ce echivalează cu o suprafață de numai cîțiva kilometri, zăceau o jumătate de duzină de vapoare mari, scufundate de submarinele nemțești în timpul războiului: „Umberto I", „Hyloniam", „Ravenna", „Monte Bianco" și „Stromboli". Dintre ele, „Ravenna" poseda încărcătura cea mai bogată și cea mai puțin supusă

[1] Ulderico Tegani, *op. cit.*, pp. 208—209 (n. a.).

[2] *Sarturi*: cabluri de oțel întinse din partea superioară a catargului în borduri, servind la susținerea acestuia.

deteriorării pricinuite de apă. Nava provenea dintr-un port argentinian : 60.000 de chintale de lînă brută, 30.000 de chintale de seu în putini şi mult utilaj agricol. Era un voluminos vapor mixt, de 16.000 de tone. Punctul unde „Ravenna" se dusese drept la fund (torpilat în anul 1917, pe cînd se pregătea să treacă de Capo Mele) fusese dezvăluit de un pescar care, printr-o pură întîmplare, se găsea prin părţile acelea. Regăsit după ani şi ani, apoi luat pe bordul lui „Rostro", pescarul demonstră că nu se înşelase, şi „Rostro" începu să dragheze. De-abia se apucase, şi iată că cîrligul-cange rămase agăţat la 76 de metri sub apă, pe un fund de nisip, fără recifuri : dăduseră tocmai peste „Ravenna". Presiunea enormă a mării îi distrusese carcasa. Arborii, coşurile, greementul [1] şi însăşi duneta [2] zăceau strivite, turtite ca sub izbitura unui imens ciocan. Ca să se ajungă la calele vasului, nu mai rămînea decît să se deschidă puntea din jurul bocaportului central, aşa cum se deschide o cutie de sardele. Operaţie care, executată de scafandrieri cu ajutorul unor mine electrice, a cerut multe luni de trudă.

În timp ce „Raffio" şi „Arpione" erau folosite de SO.RI.MA. în apele ligure, bogate în încărcături preţioase ce trebuiau readuse la suprafaţă, „Artiglio" ridica ancora la Genova, pornind spre Atlantic, în căutarea unor comori mult mai însemnate.

Era în vara anului 1928.

[1] *Greement :* totalitatea arborilor, vergilor, velelor şi manevrelor unei nave cu vele.

[2] *Dunetă :* suprastructură aflată la pupa navei.

Capitolul V

OCEANUL ŞI DINŢII DE FILDEŞ DE PE VASUL „ELIZABETHVILLE"

Atlanticul nu-i tulbura foarte tare pe scufundătorii lui Gianni. Totuşi, la auzul numelui de „ocean", încercau un fel de nu ştiu ce, care li se strecura în inimă, teamă şi curiozitate în acelaşi timp, de parcă ar fi fost vorba să înfrunte pentru întîia oară marea — marea adevărată.

Dincoace de strîmtoarea Gibraltarului se simţeau toţi ca la ei acasă. Cunoşteau marea ca pe buzunarele lor. Dincolo de strîmtori, însă, nu ştiau nici măcar ce culoare avea.

Dar n-ar fi fost oameni de mare şi n-ar fi fost ceea ce erau dacă n-ar fi dovedit că au acele sentimente pe care orice om adevărat e de la sine înţeles că le are.

De aceea, dacă era adevărat — şi chiar era — că în fundul sufletului lor îi stimula faptul că trebuiau să se măsoare cu scafandrierii englezi, francezi şi germani, care de atîtea ori încercaseră zadarnic să pună mîna pe fabuloasele comori ascunse ca perlele în stridiile împrăştiate pe fundul mărilor, tot atît de adevărat era că ei, scafandrierii lui Gianni, se ştiau acolo ca nişte rude sărace, venite din provincie. Isprăvile lor, legate de surprinzătoare invenţii tehnice, stîrniseră uimire şi admiraţie în toate

părțile lumii. Dar una era ceea ce făcuseră ei pînă atunci, și alta ceea ce se aștepta de la ei ca oameni de mare care nu-și mai aveau pereche pe lume.

Într-o seară de iunie a anului 1928, după ce trecură de Golful Gasconiei, lăsară ancora în apele din dreptul lui Le Palais, la Belle-Île-en-Mer.

Din acea clipă nu se mai gîndiră decît la „Elizabethville", la comorile sale și la munca ce-i aștepta în ape pe care nu le mai brăzdaseră niciodată, în mijlocul unor oameni care se uitau la ei fără să scoată o vorbă.

Vasul „Elizabethville" fusese torpilat în Golful Gasconiei de un submarin german spre sfîrșitul anului 1917. Era un vapor belgian mare, un vas de linie, cu deplasamentul [1] de 12.000 de tone, care venea din Congo. Nava zăcea sub 72 de metri de apă, la zece mile de Belle-Île, la colțul meridional al acesteia. Se zicea, ba existau și date precise, că în afară de 12 tone de dinți de ivoriu și de o considerabilă încărcătură de oțel în bare, s-ar mai fi aflat ascunsă într-un anumit loc al navei (foarte probabil în casa de fier a căpitanului) o ladă cu 13.000 de carate de briliante brute, evaluate atunci la 120.000 de lire sterline.

Incitați de aceste zvonuri, cei de la SO.RI.MA., făcîndu-și toate socotelile, se angajaseră în această aventură, solicitată de societatea de asigurare a vasului, societate care îi oferea un avantajos contract.

Înainte ca italienii noștri să fi ajuns la Belle-Île, o societate franceză de recuperări, dragînd fundul, găsise (sau cel puțin așa credea) locul unde se afla vasul „Elizabethville". Punctul acela fusese marcat cu o geamandură. Cînd „Artiglio" ajunse la Belle-Île, societatea franceză care încheiase acordul cu

[1] *Deplasament* : greutatea apei dislocate de partea de sub apă a navei.

SO.RI.MA., în prima zi cu vreme frumoasă, pilotă vaporul italian către acea geamandură.

Italienii nu socoteau că sosise momentul să se afunde. Era vorba de prima lor înfruntare cu oceanul. Plini de entuziasm, și-ar fi dat și pielea de pe ei ca să nu facă figură proastă.

Presa din acea vreme spunea, și încă fără a-și ascunde disprețul și zeflemeaua, că scufundătorii italieni, tari și siguri pe succesul repurtat în alte asemenea lucrări întreprinse în Marea Ligură, credeau că, de-abia sosiți la Belle-Île-en-Mer, se vor duce drept la epava gata semnalată de geamandură, pentru ca, așa cum mai făcuseră de atîtea ori, să pătrundă în cabina căpitanului. Acolo ar fi fost o jucărie pentru ei să pună mîna pe casa de fier și să se întoarcă, după două zile, acasă, cu partea lor din comoară.

Dar se mai spunea și că, afară de Quaglia, care cu greu își ascundea optimismul, nimeni la bord nu-și făcea vreo iluzie. Prea numeroasele întîmplări din viața lor pe mare îi făcuseră prudenți și-i învățaseră să nu se prea încreadă în fantezie și să nu subestimeze niciodată necunoscutele.

Ajunși la locul indicat, dădură într-adevăr peste geamandura amintită, de care legară vasul. Era o zi caldă, cu cer senin, cu o mare limpede, străbătută doar de valuri ușoare, de-abia perceptibile. Atlanticul, desigur, n-avea nimic... „atlantic" în acel moment, în afară poate de aparenta ezitare cu care soarele dansa jucăuș în scamele de nori care pluteau aproape de suprafața apei și pe care le străbăteau reflexele capricioasei lumini a dimineții. Iar coasta insulei părăsite în zorii zilei apărea zugrăvită la orizont asemenea unei dungi subțiri de nori șterși.

De îndată ce palanul de la uriașa bigă intră în acțiune, scafandrul alb de metal, ca un spectru hidro-

pic, ieşi din bocaportul din dreptul velăstraiului [1] şi începu să se bălăngăne prin văzduh.

Fiecare dintre scafandrieri ţinea să facă el cel dintîi această imersiune în Atlantic. Aşa că Gianni propuse :

— Haideţi, băieţi ! Să facem socotelile, ca să vedem al cui e rîndul.

Fu rîndul lui Franceschi, care pe dată şi alergă să se dezbrace. Trebuia doar să se examineze starea epavei de pe fund. Încărcătura ei de dinţi de elefant ar fi fost, după socotelile lui Quaglia, de ajuns ca să plătească cu vîrf şi îndesat cheltuielile de recuperare.

Prima imersiune a fost în acelaşi timp şi prima grea lovitură pentru programul lui Gianni. Geamandura semnala o stîncă. Nu mai rămînea decît să se ia toată munca de la capăt, începînd cu lucrările de dragaj, în căutarea proverbialului ac în carul cu fîn, treaba complicîndu-se şi din pricina unei sumedenii de relatări contradictorii ticluite pe vremea naufragiului, adică în urmă cu unsprezece ani.

Încercară să se deplaseze în jurul zonei desenate ca probabilă, dar nu ajunseră la nici un rezultat. Către amiază, Gianni îl puse pe Carlo Domenici să coboare pentru a examina mai bine starea fundului, care se dovedise a fi nisipos, presărat cu pietre ici şi colo şi cu uşoare unduiri de apă, străbătute de un puternic curent.

Cercetările ţinură o săptămînă. În seara zilei de 27 iunie gheara se înţepeni în ceva care, deşi opunea rezistenţă, nu prezenta rigiditatea unei stînci.

Era tîrziu. Hotărîră să ancoreze chiar pe locul acela, în ciuda îngrijorătoarei agitări a oceanului şi în ciuda unor nori care veneau dinspre nord-vest, semn nu prea bun în zona aceea.

Către faptul zilei vremea era întunecată. Dar pe la ceasul 6, negura se împrăştie sub suflarea brizei. Era parcă mai mult ceaţă decît nori. Cîtă vreme

[1] *Velăstrai* : vela cea mai mare de la prova, învergată pe un străi (parîmă care susţine catargul în planul diametral al navei).

soarele rămînea ascuns, se menținea și pe mare acea luminozitate difuză care permitea scafandrierului o bună vizibilitate.

Dansul în mijlocul unor stranii păduri pitice

Gianni coborî în compartimentul scafandrierilor și-și puse un pulover gros de lînă. Pe cap, obișnuita tichie roșie, și ea de lînă. Cu călcîiul își scoase ghetele, ca să îmbrace peste ciorapi o altă pereche de ciorapi și cîteva perechi de șosete groase. Apoi își puse niște pantaloni de pînză impermeabilă, cu cizme atașate la ei, pentru a se apăra de inevitabilele mici infiltrații. În sfîrșit, se înarmă cu un pămătuf de cîrpe pentru șters geamurile hublourilor.

O dată înăuntrul costumului metalic, în care fusese ajutat să intre de către Franceschi și Domenici, Gianni verifică cutia cu sodă caustică și buteliile de oxigen pe care le avea la șold. În sfîrșit, după ce fură întinse firele răsucite de la cablul telefonic, zise :

— Gata ! Închideți !

Capacul greu, așezat deasupra capului său conform instrucțiunilor, fu închis de Carlo și strîns solid în piulițe.

De pe punte, Mario Raffaelli, care manevra palanul de scufundare, se așează la celălalt capăt al firului telefonic, ca să schimbe cîteva cuvinte cu Gianni :

— Alo ! Alo ! Alo !

— Alo ! răspunse Gianni.

— M-auzi ?

— Perfect.

— Atunci, îi dăm drumul ?

— Dă-i !

Mario se întoarse la cei din calele vasului și strigă :

— Fila ![1]

Palanul care se balansa pe un scurt braţ de macara fu niţel coborît, ca să-i dea lui Carlo putinţa să agaţe cîrligul de clopotul capacului.

— Vira ![2] strigă Mario.

Pe puntea superioară, după ce lăsară în jos maneta, vinciul[3] cu aburi începu deodată să plescăie şi să fiarbă, ridicînd nori deşi de fum alb. Cablul se întinse, şi scafandrierul ţîşni din gura bocaportului.

— Palanul! ordonă Mario, care, după plecarea lui Gianni, îşi luase locul la comandă.

Era un om scump la vorbă, cu căutătura fermă şi cu gesturi tăioase. La Viareggio era poreclit „Capabilul".

O dată palanul pus în mişcare, scafandrul se legăna atîrnat de cablul său „nerăsucibil"[4].

— Mola ![5] comandă Mario lui Carlo, care luase locul lui Amedeo la vinci.

[1] *Fila ! (a fila)* : expresie marinărească, termen uzitat pe nave în timpul operaţiei de coborîre lentă a unei greutăţi, parîma sau lanţul de care este legată greutatea desfăşurîndu-se încet.

[2] *Vira !* : expresie marinărească, termen uzitat în timpul operaţiei de ridicare a unei greutăţi.

[3] *Vinci* : maşină auxiliară la bordul navelor, care serveşte la manevrarea ancorelor şi a parîmelor, la ridicarea şi la îmbarcarea încărcăturilor.

[4] Era un cablu metalic obişnuit, îmbrăcat în fire răsucite, înfăşurate pe el în sensul a patru generatrice şi cu pas elicoidal invers faţă de pasul său propriu. Secţiunea cablului avea astfel o formă *grossomodo* aproape pătrată (de aici şi numele mai comun de „cablu pătrat"). Această inovaţie inginerească pare să fi fost şi ea sugerată de Gianni furnizorilor nemţi Neufeldt şi Kühnke, care apoi au şi realizat-o. Acea continuă mişcare de rotaţie — de înşurubare şi deşurubare — care făcea imposibilă munca scafandrierului, era acum înlăturată ; înlăturată de asemenea şi primejdia unei uzuri rapide a cablului şi chiar ruperea lui la punctele de legătură. Aceasta permitea şi celuilalt, adică omului care executa manevrele (orientîndu-se după o oarecare axă transversală), să menţină aparatul scafandrierului pe fund, ferm şi fix, sau să-l mişte în sensul şi în măsura cerute de acesta (n. a.).

[5] *Mola !* : expresie marinărească care înseamnă a libera, a da drumul unei parîme.

Carlo manevră maneta, și parîma începu să se desfășoare încetișor de pe tambur.

— *Bo !* [1] porunci Mario.

Carlo închise imediat valvula. Acum scafandrierul, în haina lui metalică, se balansa la suprafața apei. Brațele și picioarele grele de metal, preluate de Gianni, se mișcau cu zvîcniri sacadate, stranii, comice, care nu mai aveau nimic omenesc.

Mario îl chemă iar pe Gianni, să mai probeze o dată funcționarea aparatului. Răspunsul fu așa de clar, încît îl auziră și marinarii :

— Du-mă ! adăugă el.

— Fila ! Încet ! ordonă Mario lui Carlo.

Gata de imersiune, Gianni manevră valvula de aer comprimat pentru a goli bazinul, adică rezervorul în care trebuia să intre apa care avea să-i servească drept lest. Golirea de aer fu ca o răsuflare, ca un lung suspin. Apoi, scafandrul începu să se afunde încet în apa de un verde-închis, sticlos. Masa albă a costumului se descompuse într-o mulțime de pete în formă de opturi însuflețite de o bolboroseală de acvariu. Ajunsă la nivelul chilei, masa aceea se făcu brusc nevăzută. Acum, pe „Artiglio" nu se mai auzea decît ticăitul tamburului de la vinci, acompaniat de gîfîitul pistoanelor și de hîrșîitul șuierător al parîmei.

În cursul primilor treizeci de metri de scufundare, coborîrea era întreruptă la fiecare șase sau șapte metri pentru a-i da lui Gianni putința să lege cu scurte bucăți de sfoară cablul telefonic de cablul scafandrului.

[1] Printre comenzile de încetare, de oprire, care se pot alege pentru timpul cît lucrul e în curs, comanda cea mai rapidă este *„bo !"* mai convenabilă decît *„stop !"* sau *„halt !"* sau oricare alta. Asta nu numai fiindcă e seacă și scurtă, dar și pentru că e greu ca ea să fie înțeleasă greșit. Acest *„bo !"*, adus pe bordul lui „Artiglio" de marinarii viareggieni, a intrat și în vorbirea celor de pe coasta toscană și de pe țărmurile central-meridionale. După toate probabilitățile, care merită a fi luate în considerație, această expresie derivă din *bono* (formă dialectală a lui *buono*), *„Va bo'"*, adică *„va bouno"* (bine). Intrată în limbajul comun, expresia este astăzi adoptată pretutindeni (n. a.).

La 30 de metri, Gianni (care, pe măsură ce se afunda, comunica) anunță că vede mult mai bine decît la 15 metri. Meduze mirate unduiau în luminescența irizată, încoronate de mici scăpărări albastre.

Din întunericul care cădea jur împrejur se detașa încetul cu încetul o lumină mereu mai verde. În general, vizibilitatea creștea dacă cerul luminos era totuși acoperit cu subțiri straturi de aburi. Se vedea mai bine așa decît dacă soarele ar fi strălucit puternic. Și era preferabil ca soarele să fie jos, la orizont; mai bine dimineața sau la asfințit decît în plină amiază.

Dincolo de 50 de metri apa începea să se întunece și lumina dispărea treptat — schimbări datorite refracției razelor solare, care creau umbre în formă de pîlnie răsturnată sau de lame paralele, schimbări datorite, de asemenea, și straturilor adesea foarte vaste și întesate de vegetație minusculă sau de microscopică viață animală.

O dată ajuns pe fund, scafandrierul începea dansul în mijlocul unei păduri de plante absurde, a unei lumi populate cu flori palide, de culori evanescente. Pești cu forme bizare, ba chiar monstruoase, înnobilați de curioase desene abia colorate, forfoteau cînd neliniștiți, cînd placizi în jurul scafandrului. Adesea făceau cu ochiul dindărătul pădurilor de alge care, la trecerea curentului, tremurau ca adiate de vînt. O monstruoasă *murena*[1] veni să-și turtească botul ei urît și veninos de ferestruica centrală. Instinctiv, Gianni se dădu înapoi, lovindu-se cu ceafa de mucheea căștii.

— Bestie blestemată! exclamă el.

Mario, care asculta fiecare răsuflare de la celălalt capăt al telefonului, rămase interlocat.

[1] *Murena*: pește vorace (mușcătura sa este otrăvitoare), care trăiește în mările și oceanele din zonele calde și temperate; are o lungime de peste 1,5 metri și cîntărește peste 6 kilograme. Carnea de *murena* este foarte apreciată.

— Asta mi-o spui mie? întrebă el supărat.

— Nu, nu! E aici o *murena* care dă tîrcoale în jurul ferestruicii, răspunse el rîzînd.

Ca şi cînd ar fi auzit rîsul, urmat de o amenințare, hidosul peşte, dintr-o bătaie de coadă, se depărtă şi dispăru în beznă.

— Încet! comandă Gianni, care acum vedea pînă la zece metri.

— Încet! repetă, de deasupra, Mario către Carlo.

— Răsuceşte spre dreapta, zise Gianni.

— Răsuceşte la dreapta, repetă Mario către Giulio, care stătea gata, cu mîinile pe cruceta[1] de lemn de pe catarg.

— Încă! zise Gianni.

— Încă! repetă Mario către Giulio.

— *Bo!* strigă Gianni.

— *Bo!* strigă Mario pe acelaşi ton şi în aceeasi cadenţă.

Acuma, Gianni zărea, sau credea că zăreşte sub el, o zonă sumbră. De atîtea ori doar îi mai apăruseră dinaintea ochilor astfel de pete care luau consistenţă numai în creierul său şi care puteau proveni din efecte optice sau din stranii şi enigmatice fenomene psihologice. Dată fiind vizibilitatea scăzută, el deduse că se află la vreo 60 de metri adîncime. Curentul, violent, învăluind braţele întinse ale scafandrului, care astfel funcţionau ca o cîrmă, avea tendinţa să-l facă mereu să se rotească. Lasă că se pierdea vreme ca să fie readus de fiecare dată scafandrul la direcţia corectă, dar această învîrtire mai constituia şi o piedică supărătoare.

Ca să atingă fundul, Gianni ordonă o coborîre înceată.

— Fila! Uşor! zise el.

Mario repetă ordinul, desenînd cercuri prin văzduh cu degetul arătător, ca să-i indice lui Carlo

[1] *Cruceta*: vergea montată transversal pe catarg, prin capetele căreia trec sarturile (cablurile) ce servesc la consolidarea catargului. Catargul poate avea una sau mai multe crucete.

ritmul și viteza operației. Carlo nu-și lua ochii de la acele rotocoale.

Cînd Gianni, de jos, strigă : „Halt !", adică stop, Mario, fără să mai repete ordinul, deschise larg toată palma, apoi, cu un gest hotărît, lăsă brațul în jos. Carlo blocă macaraua.

Pe fundul mării Gianni vedea din nou strania pată mișcîndu-se sub el ca o dihanie. O dihanie uriașă, neagră, vîscoasă ca păcura și continuu schimbătoare.

Din nou porunci oprirea. Era cu putință să nu fi ajuns ? Distingea, dar foarte greu. Și nu mai departe de 6—7 metri. În interiorul echipamentului-scafandru aerul se viciase. Manevră valvula, și oxigenul începu a șuiera prin întuneric, ca și cînd cineva i-ar fi retezat cușca scafandrului la nivelul umerilor. După aceea se întoarse ca să se uite fix și insistent la pată. Apoi închise ochii și începu să se gîndească la altceva. Redeschise ochii : pata era tot acolo.

— Fila ! Dar foarte încet ! ordonă el.

După o mică scuturătură, care acolo jos devenea bruscă și zgomotoasă, începu din nou să coboare. Își dădea seama de coborîre numai după lenta alunecare, proiectată pe ochiul de ferestruică, a unor stranii corpuscule cînd incolore, cînd albastre : pești poate, sau alge, sau poate nimic, ci doar zone de apă pestriță, asemeni unor straturi de zăpadă verzuie.

Sub el, pata căpăta tot mai multă consistență. Numai în unele aspecte ea contrasta ciudat cu culoarea compactă dimprejur.

O izbitură violentă îl făcu să tresară.

— Stop ! stop ! începu el să strige.

Scafandrul metalic răsunase ca și cînd ar fi fost plin de clopote. Începu să se uite prin toate ferestruicile, forțîndu-și vederea pentru a-și da seama de acele pete care se decupau net pe verdele penumbrei. Dar îi trebui multă vreme și mult calm pînă

să înțeleagă că se afla pe o epavă. De pe toate laturile, și oricît de redusă era vizibilitatea, reuși totuși să distingă niște văgăuni goale și întunecate. Abia cînd ochii i se obișnuiră cu penumbra, putu să deosebească, în mijlocul acelui haos, un fel de schelet. Era sala de mașini a navei „Elizabethville". Nimerise tocmai pe puntea de comandă. Dar Gianni nu putea încă s-o știe.

Ramuri de alge vîscoase și foarte subțiri, ierburi de asemenea subțiri se mișcau ca niște plete despletite, încurcate în zăbrele; se mișcau ușurel, unduit, obsedant. Deranjați de prezența lui Gianni, dar fără să se sperie, peștii, care păreau turnați în cristal (erau *baccalà* [1]), înotau printre languste și printre raci, parcă încrustați (și ruginiți), deveniți una cu trupul epavei. Ceva mai sus, ca niște rîndunele pe un fir telegrafic, peștii ședeau nemișcați pe cordajele încă întinse.

„Elizabethville" atinsese fundul mării așezîndu-se pe o stîncă înaltă și plată de care se lovise cu chila și se frînsese în două. Astfel, și pupa și prova zăceau atîrnînd în jos și formînd împreună un V răsturnat. Principala fractură se produsese îndărătul punții de comandă; lîngă marginea acestei spărturi nimerise Gianni. Ea forma exact acel crater negru care dezvăluia starea de dislocare dezordonată a mașinilor pînă jos în santină [2]. Gianni înțelese că nu era de loc cazul să se aventureze, decît cu multă prudență, în mijlocul acelui haos care-l putea face prizonier la cea mai mică deplasare a lui „Artiglio". Marea, cît o fi fost ea de liniștită, era totuși brăzdată de mici unde care făceau ca „Artiglio" să danseze. Ca urmare, sălta de fiecare dată cîțiva metri

[1] *Baccalà*: pește înrudit cu morunul.

[2] *Santină*: spațiu în fundul unei nave unde se string apele de condensare, de infiltrație etc. (și care sînt apoi eliminate cu ajutorul pompelor).

și scafandrul. Era deci indispensabil ca mai întîi să ancoreze fix nava deasupra epavei, și în acest scop Gianni hotărî să se urce iar la bord, ca să organizeze și să supravegheze așezarea celor șase geamanduri.

Mario transmise ordinul lui Carlo, care acționa maneta la maximum. Vinciul începu să plescăie si să zdrăngăne învîrtind tamburul în sens contrar.

Cînd ajunse la suprafață, Gianni descărcă cu un suflu violent apa care făcea oficiu de lest în tancul de balast [1].

Pînă atunci oamenii echipajului urmăriseră în tăcere manevrele. Acum ședeau adunați în fața parapetului. Mario, ajutat de Franceschi, de îndată ce scafandrul fu prins și agățat în cîrligul palanului, puseră să-l ridice pînă la înălțimea parapetului. Apoi se grăbiră să-i deschidă capacul.

„Elizabethville" și primul trofeu smuls Atlanticului

Gianni nu putea fi sigur că era vorba de epava navei „Elizabethville", căci se știa — și hărțile maritime o confirmau — că în acea zonă a oceanului se scufundaseră înainte și după război zeci și zeci de vapoare.

Ca să se identifice un vas, dacă rugina așternută pe el sau stratul de alge ori crustacei nu-i cruțaseră numele, trebuie să se țină seama de cîteva amănunte de construcție, ca de pildă forma pe care o are corpul navei, așezarea punților de comandă, culoarea vopselei, forma coșurilor etc. Din păcate,

[1] *Tanc de balast* : rezervor care se umple cu apă pentru mărirea greutății scafandrului (în cazul de față), sau a navelor submarine ; pentru ridicare, apa este evacuată cu ajutorul aerului comprimat.

o navă care zace pe fundul mării, turtită de presiunea enormă care distruge compartimentele etanșe și strîmbă pereții calelor, o asemenea navă îi va apărea întotdeauna scafandrierului ca o masă brună-verzuie, informă, ruginită.

Puternicele maree din zonele slab protejate de vînturi generează, la trecerea fiecărui val, o variație de presiune, un fel de mici fluxuri și refluxuri care, printr-o acțiune lentă, produc desprinderea tablelor metalice ale vasului și nu arareori dezmembrarea osaturii.

Scafandrierul care dibuie pe fundul apei poate izbuti să vadă, dar puțin cîte puțin și numai foarte de aproape, contururile nedeslușite ale lucrurilor ce i se ivesc în cale. El, deci, nu are și nu va putea avea niciodată, afară de cazuri cu totul speciale și în ape puțin adînci, o viziune completă a navei, cum ne-ar plăcea să credem.

Fără o machetă la scară redusă și fără un desen tehnic al construcției navei respective, nu-i rămîne căutătorului decît să se încreadă în întîmplare și să spere în steaua lui norocoasă.

Restul acelei zile fu dedicat ancorării celor șase geamanduri dispuse în hexagon deasupra epavei, astfel ca „Artiglio", solid fixat de acestea, să-și mențină poziția împotriva forței mareelor și împotriva celei, nu mai puțin năvalnice, a curenților.

Pe de altă parte, povestea cu diamantele se afla în centrul socotelilor. Aceste nestemate ar fi trebuit să se găsească în casa de fier a căpitanului sau în compartimentul de poștă, sub puntea superioară, la pupa vaporului.

Pe vremea cînd avusese loc naufragiul, adîncimile marine atinse cu scafandrul de cauciuc erau limitate : nimeni n-ar fi visat atunci să poată ajunge la 72 de metri. Nava fu deci considerată ca definitiv pierdută, și societatea de asigurare plăti polița fără ca măcar să se intereseze în ce consta încărcătura sau în ce loc exact se înecase. Iar mai tîrziu, cînd

compania franceză care începuse cercetările se decise să deschidă o anchetă printre supraviețuitori, se află că de o bună bucată de vreme căpitanul vasului murise. Nu mai rămînea deci decît să se apeleze la versiunile oamenilor din echipaj, foarte adesea absurde și contradictorii. Din spusele lor, se stabili, cu o seriozitate îndoielnică, faptul că în compartimentul de poștă exista o casă de fier. Faimoasele diamante ar fi putut fi acolo.

Pe baza contactelor avute cu aceste persoane, Quaglia, examinînd numeroasele piese din dosar, îi încredință lui Gianni sarcina de a stabili poziția compartimentului de poștă și apoi de a-l explora.

În ziua următoare, 29 iunie, vremea era bună și cerul acoperit. Gianni se cufundă din nou. Fundul la care ajunse era nisipos. Scufundarea ridicase un astfel de nor de nisip, încît Gianni fu nevoit multă vreme să bîjbîie prin întuneric. În haina sa greoaie de scafandru abia putea să miște brațele și picioarele, și asta numai în măsura în care i-o permitea enorma presiune înconjurătoare, cu pași mărunți, nu mai mari de o palmă, și totdeauna laterali, pentru a întîmpina o rezistență cît mai mică din partea apei.

La 6 metri de el zări o pată, care uneori se topea în bezna opacă ce-l înconjura. Ajuns la o distanță de cîteva palme, recunoscu în acea pată una din palele elicei. Se aflau deci dedesubtul pupei. Acum se putea orienta. Compartimentul de poștă, după indicațiile căpătate, și iarăși în ipoteza că se afla pe „Elizabethville", trebuia să fie plasat sub arborele maestru [1], înspre pupa. Ca să poată ajunge acolo, el îi explică deslușit lui Mario, care aștepta la telefon, ce anume avea de făcut : întîi, să-l urce 9 metri ; apoi, o dată aflat la acea înălțime, „Artiglio" să se deplaseze spre apus, și anume spre centrul epavei ; iar din punctul acela, în unghi drept, pînă la nivelul catargurilor.

[1] *Arbore maestru* : catargul mare al unei nave cu mai multe catarge.

Manevrele reclamaseră o bună jumătate de ceas. Mario își întoarse privirile către oamenii echipajului. Fiecare se afla la postul lui, la bigă și la cabestane [1], gata la ordinele lui Mario, care din acea clipă devenea creierul navei, folosindu-l pe Gianni drept ochi.

— Vira! zise Gianni.

— Vira! ordonă Mario lui Carlo.

Motorul cabestanului începu să pufăie și parîma să zbîrnîie.

— *Bo!* zise Mario, care număra metrii. Se întoarse către cei de la pupa și comandă: Vino la dreapta, încet!

Marinarii alergară la parîmele legate de geamanduri și începură să le ridice încet. Parîmele, din care apa curgea șiroaie, erau trase la bord; parîma întinsă vibra și gemea.

— *Bo!* zise Mario. Se întoarse apoi spre cei de la prova și comandă: Încet, înainte!

Cabestanul de la prova intră în funcțiune, și parîma se scutură, din apă, ca un bici. „Artiglio" se deplasa încet înainte.

— *Bo!* strigă Gianni.

— *Bo!* strigă Mario.

Parîmele acum biciuiau văzduhul, înfășurîndu-se și desfășurîndu-se ca și cînd ar fi vrut să se deșire. Saula [2] care susținea cablul de la mijloc vibra ca o coardă de ghitară.

O bolboroseală agitată îi răsună lui Mario în urechi.

— Hei, Gianni, ce se întîmplă?

— Iaca, se întîmplă... răspunse Gianni după o pauză. Se întîmplă că aici, jos, am dat peste o adevărată casă de odihnă!...

Corpul navei se găsea în cea mai dezavantajoasă poziție. Duneta, unde ar fi trebuit să se lucreze,

[1] *Cabestan*: mecanism asemănător vinciului.

[2] *Saula*: parîmă subțire, din cînepă, folosită pentru a fixa diferite obiecte la bordul navei.

era desprinsă și aplecată pe o rînă. Catargul era frînt ceva mai sus de punte și zăcea cu vîrful îngropat în nisip. Afară de arbore, se mai putea distinge compartimentul mașinilor, în care nu era chip să se aventureze cineva cu echipament-scafandru rigid, suspendat de cablu. Ca să pătrunzi în compartimentul de poștă, nu mai rămînea decît să distrugi puntea, să dai la o parte bucățile sfărîmate și să-ți dai drumul drept în jos. Un salt riscat și o muncă de mai multe zile.

La vederea acestora, Gianni nu stătu mult să se frămînte. După bolboroseala dintîi și bombănelile care urmară cu voce tare (și pe care Mario le ascultă fără să mai întrebe, nici să răspundă ceva), Gianni ceru să i se trimită acolo jos primele cutii cu exploziv, pe care, după repetate încercări și multiple pățanii, le dispuse pe acele suprafețe înclinate și lustruite. Treaba aceasta îi luă aproape o oră, după care se înapoie la bord.

Minele erau legate de cablul electric. Niște borcănașe obișnuite, nu mai lungi de douăzeci de centimetri și late de zece, pline cu substanță explozivă. Un dop special, cu șurub, bloca deschizătura pe care se întindea un strat de materie izolantă și impermeabilă, asemănătoare seului [1].

Trebuie să amintim că, exceptînd scafandrierii din Viareggio, niciodată, nimeni nu îndeplinise o muncă de atîtea ceasuri la o asemenea adîncime. Și nimeni nu făcuse aceasta folosindu-se de exploziv. Englezii și americanii ajunseseră, ce-i drept, cu scufundătorii lor la 60 de metri adîncime, și chiar peste. Dar o făcuseră sub formă de competiție, pentru a obține un record. Să lucrezi la 60 de metri sub apă, era cu totul altceva. Și ceea ce făceau acum scufundătorii lui Gianni era muncă, muncă de înaltă calificare. E de ajuns ca, fără să mai vorbim de cele trei-patru ceasuri de ședere neîntreruptă pe

[1] E vorba de plastilină, compusă din untdelemn de măsline, oxid de zinc, ceară pură, pucioasă și argilă brută (n. a.).

fundul apei, să ne gîndim la calitatea și cantitatea lucrării executate.

După ce lăsă să treacă vreo cincisprezece minute de la explozie, ca să dea apelor vreme să se limpezească, Gianni coborî din nou la fund. Minele desfăcuseră nodurile încîlcite care barau drumul spre punte. Ca să dea deoparte fragmentele de epavă, Gianni puse să i se aducă acolo cangea „lui", cea cu gheare automate, un fel de cleşte uriaş cu maxilare ascuţite, înalte de doi metri. Printr-un sistem de pîrghii, aceasta era în măsură să strîngă în muşcătura ei obiectul cu atît mai tare cu cît acesta avea tendinţa să se degajeze.

Cînd cangea fu la cîţiva metri, o dirijă spre fragmentele de navă. Nu era sigur că nimerise din prima dată obiectul care trebuia, nici că-l prinsese în punctul cel mai potrivit. Uneori era nevoie de multe, multe încercări de probă. Cînd era sigur că îl apucase bine, ordona să fie deplasat după necesităţi, lateral şi în înălţime, înainte de a striga :

— Dă drumul la vinci !

Vinciul intră în acţiune. Parîma se înfăşură pe tambur, se întinse, se întinse mai mult, apoi, după o violentă tresărire, începu să vibreze. Jos, pe fund, bucăţile de epavă prinse în cleşte, dar reţinute încă prin nituri de tablele punţii, opuneau rezistenţă.

— Dă-i înainte, dă-i înainte ! striga Gianni.

— Dă-i înainte, repeta Mario celor de la vinci.

Vinciul ceda, apoi îşi relua mişcarea, scuipînd nori de abur alb. Sub acţiunea cablului, „Artiglio" începea să devieze şi să se încline. Cablul fremăta. Era un cablu foarte gros, de 42 de milimetri diametru. Cu o smucitură care ridicase pe fund un nor roşu de rugină, fragmentul de epavă cedă. Şi acum urca, aruncîndu-şi unul cîte unul niturile groase care rezistaseră. Bucata adusă era vinciul vaporului, inclusiv tamburul şi armătura. Totul calculat la vreo şase tone. Încîlcită, informă, amestecătura apăru curînd la suprafaţa apei. Era primul trofeu smuls Atlanticului la asemenea adîncimi. Şi

era totuși proba — cum de fapt s-a dovedit ulterior — proba că „Elizabethville" fusese localizat și identificat.

Cum casa de fier i-a lăsat pe toți înmărmuriți

Potrivit informațiilor venite de la șantierul care construise nava „Elizabethville" și potrivit schiței anexate, compartimentul de poștă consta dintr-un fel de încăpere cuirasată, cam pe la mijlocul unui coridor, prevăzută cu o ușă care ducea la locul de intersecție dintre cele două punți.

Pe la sfîrșitul zilei a patra, după ce puntea fu dezmembrată, Gianni izbuti să pătrundă cu „tureta" în compartimentul poștei, pe care îl găsi gol, măturat de apa mării. În loc de casă de bani, găsi un mic depozit de muniții, cu proiectile pentru două tunuri de 77 milimetri, cu care era dotată nava. Se gîndi, nu fără oarecare logică, că faimoasa casă de bani se rostogolise în fundul compartimentului, în acea parte numită „camera cuirasată". Se dăduse de-a dura atunci cînd epava se lăsase pe o rînă. Fu deci hotărît să înlăture obstacolele care, pe acea latură, împiedicau accesul. Mai multe zile, Franceschi și Mario Raffaelli lucrară să ridice cu cangea structurile și fragmentele de epavă care încurcau trecerea. Dar cînd, în cele din urmă, ajunseră la locul stabilit, nici urmă de casă de fier. Totuși, în ciuda nesiguranței și a atîtor primejdii și riscuri înfruntate, scufundătorii noștri nu se dădură bătuți. În seara de 22 iulie (trecuseră două zile de la prima cufundare), Gianni se întoarse la suprafață aducînd o plăcuță într-unul din cleștii scafandrului. Numele firmei industriale care se putea citi pe plăcuță aprinse din nou și pe loc speranțele.

Era, relatează D. Scott[1], „o plăcuță căzută de pe ușa camerei cuirasate, purtînd pe ea cuvintele: «Shublock-London». Tocmai aici se afla originea erorii comise de promotorii francezi ai lucrărilor de recuperare. Toată lumea cunoștea numele încuietorii broaștelor și caselor de fier «Chubb». Cuvîntul «Shublock», numele unui alt producător de broaște, care în englezește se numesc tocmai «Lock», întîlnit în declarațiile supraviețuitorilor, fusese confundat cu «Chubb Lock», crezîndu-se astfel că în camera cuirasată s-ar găsi o casă de fier «Chubb»." [2]

După lămurirea echivocului, scafandrierilor nu le mai rămase decît să încerce să pună mîna pe casa de fier a căpitanului. De altfel, asta și fusese prima intenție a lui Gianni, dar intervenise ordinul peremptoriu al lui Quaglia privitor la compartimentul de poștă.

Așadar, Gianni ceru să fie coborît pe puntea de comandă, și nu-i fu greu să dea de cușca de pe covertă pe care un perete o împărțea în două: biroul și cabina căpitanului. Se apropie de hubloul rămas deschis, și primul lucru pe care reuși să-l distingă fu, într-un colț al cabinei, un obiect care semăna cu o ladă mare și care se rostogolise probabil pînă în mijlocul încăperii. Să distrugă cu ajutorul cîtorva mine acea cușcă de deasupra covertei, era pentru dînsul o jucărie. În consecință, ceru să i se

[1] *David Scott*: ziarist englez, autorul a două lucrări: *Con i palombari dell'„Artiglio" (Cu scafandrierii de pe „Artiglio")*, Treves-Treccani-Tumminelli, Milano-Roma, 1931, și *„L'Artiglio" e l'oro dell' „Egypt" („Artiglio" și aurul de pe „Egypt")*, Mondadori, Milano, 1933, care, împreună cu lucrarea lui Ulderico Tegani, *Viaggi nel mondo sommerso (Călătorii în lumile scufundate)*, Mondadori, Milano, 1931, au constituit surse de informații prețioase pentru Silvio Micheli.

David Scott a fost singura persoană (care nu făcea parte din echipaj) admisă de SO.RI.MA. la bordul lui „Artiglio" pentru a asista la operațiile de recuperare a aurului de pe nava „Egypt".

[2] În cazul de față autorul se referă la lucrarea lui D. Scott, *Cu scufundătorii de pe „Artiglio"*, p. 42.

trimită explozivul, pe care îl potrivi într-o îndoitură a tavanului, făcîndu-l să sară în aer. În imersiunea următoare, așeză sistematic minele lîngă ușa care fu forțată, iar pereții dărîmați. Pînă să se limpezească din nou apele, trecu aproximativ un ceas. Cînd Gianni fu din nou pe puntea epavei și-și aruncă ochii la acea încăpere, nu-și putu reține un strigăt de bucurie.

— Ce tot mormăi acolo? Vorbește! îi spuse, excitat, Mario.

— Aia e! exclamă Gianni. Uite-o! Casa de fier, vie și naturală!

— Poți s-o înșfaci?

— Pot, pot! Trimite-mi jos cangea. Cangea mea, cea mare.

Acuma Gianni aștepta, cu privirile ațintite în sus, ca să se ferească de cangea grea care l-ar fi putut lovi în cap.

— O vezi?

— Nu. Mai coboară. Dar încet.

— O vezi?

— Nu. Dă-i înainte. Dar deodată răcni: Stop! Văzuse o umbră drept deasupra lui.

— Mai dă-i drumu doi metri, adăugă el.

Umbra rămînea neclintită.

— Doi metri, m-auzi?...

Dar n-apucă să termine. O izbitură, căreia nu-i simțise bufnitura surdă, ci doar violența, îl făcu să sară-n sus, fără o picătură de sînge în vine. Gheara, atingîndu-l, căzuse la spatele lui, ridicînd un nor des de nisip și de rugină. Horcăitul cu care își recăpătă răsuflarea se auzi și sus, pe bord, în casca lui Mario.

Gianni privi în sus. Umbra luată de el drept gheara cangei stătea neclintită la locul ei. Și desigur că nu era vorba de un obiect. Trebuie să fi fost una din acele blestemate iluzii optice care nu arareori le jucau feste de acest fel.

— Nu-i nimic, nimic... îl liniști el pe Mario. Dă-i drumu încă trei metri. Stop ! Vino la dreapta. Stop ! Mai ! Stop ! Deschide !

Cangea își deschise larg fălcile vînjoase.

— În regulă. Am ajuns.

— Gata ? întrebă Mario.

— Gata.

Maxilarele de oțel se închiseră dintr-o dată. Gianni verifică dacă mușcaseră în plin.

— Vira încet. Stop !

Apoi, văzînd că gheara înșfăcase cum trebuie, ceru să fie readus sus, pe bord.

Echipajul, pînă la unul, îl aștepta.

— Da' o fi chiar casa de fier ? întrebau oamenii.

Gianni povesti pățania cu cangea, adresîndu-se mai ales scafandrierilor, ca să-i învețe să nu se încreadă prea lesne în umbre.

— Nu-i de-ajuns să faci treaba cum trebuie. Eu ședeam cu ochii holbați uite-așa, și m-am trezit cu ea în spate.

Se întoarse apoi spre Franceschi și, cu un gest, îi ordonă să pună în mișcare cabestanul de la centrul navei.

Sub greutatea casei de fier, care cîntărea la vreo 600 de kilograme, parîma se încordă cu o prelungă tremurătură. Apoi începu a se înfășura pe tamburul vinciului. Bargellini, care se afla sub brațul acesteia, atingea din cînd în cînd cu mîna cablul, ca să se asigure că acesta se menținea încordat.

Cinci minute după aceea, casa de fier se legăna suspendată în văzduh, înroșită de rugină, înverzită de alge. Oamenii nu-și mai încăpeau în piele de bucurie.

— Băieți, zise Gianni, nu putem s-o deschidem pînă nu vine Quaglia. Așa-i ordinul.

Commendatore-le se afla atunci la Paris. De obicei el nu se mișca de la „Hôtel de Bretagne" din Le Palais, aproape de digul portului unde Gianni se ducea să-i dea raportul ori de cîte ori ancorau.

De aceea, casa de fier fu așezată în cală, delicat, ca și cum ar fi fost de sticlă, sau, de-a dreptul, o bombă neexplodată.

În acele zile de așteptare, marinarii se tot uitau la lădiță și nu mai conteneau să facă tot felul de presupuneri supraveghind-o, de parc-ar fi putut să dispară. Pînă și imperturbabilul căpitan Mario Tomei simțea că fierbe de nerăbdare.

— Pe cît puneți rămășag c-o s-o găsim plină cu tufă de Veneția ? aruncă o vorbă Franceschi, într-o seară.

— Asta e vorbă de fricos, îi răspunse marinarul Giulio Sartini.

Din clipa aceea, diamantele constituiră subiectul dominant de conversație al celor de pe bord. Casa de fier fusese așezată în cală, într-un loc de unde să fie văzută prin bocaportul de la artimon [1] ; oricine trecea pe acolo nu putea să nu-i arunce o privire.

Quaglia sosi la bord asemenea unui proiectil de 380. Transpira ca o limbă de cîine. Hotărîse să se considere pe „Artiglio" ca pe un teritoriu italian și, deci, să ignoreze complet autoritățile franceze.

— Curaj, băieți, exclamă el nerăbdător, aduceți-o pe covertă !

Era o seară liniștită de vară. Suprafața mării din dreptul Golfului Quiberon, ușor încrețită de briză, scînteia în baia de culori a asfințitului. O mulțime de pescărușI zburau dînd tîrcoale vasului, care naviga, legănîndu-se, spre port, înfășurat într-un ușor panaș de fum. Cînd ajunse în dreptul Capului Locmariei, adică la Belle-Île, în partea de miazăzi a acesteia, Quaglia îi spuse lui Gianni :

— Ar fi mai bine să ne oprim aici.

— Hei, Mario ! strigă Gianni, întorcîndu-se spre căpitanul Tomei. Oprim aici !

[1] *Artimon* : catargul de la pupa al navei.

Mario ordonă manevra. Motoarele se învîrteau în gol, încetinite, și „Artiglio" lunecă în derivă, legănîndu-se ușor.

Să deschizi o casă de fier înțepenită de rugină, fără să-i cunoști cifrul, nu era lucru simplu. Părea de altfel foarte solidă, cu întăriturl la colțuri și pe muchii, și deasupra cu o cornișă care îi dădea o înfățișare mai puțin sumbră și rebarbativă.

Ceea ce pînă atunci întreținuse o oarecare încredere printre oamenii echipajului — și chiar în sufletul lui Quaglia — provenea din prezența, acolo, înăuntru, a ceva solid, ceva care, mișcînd casa de fier, începea să sune, izbindu-se de pereții interiori.

Trebuie să amintim că, răspîndindu-se zvonul despre această recuperare, un vameș se și urcase la bordul navei, ca să pună sigilii. Sub nici un motiv, socotea el, nu trebuia deschisă casa de fier pînă ce compartimentul poștei nu va fi fost descurcat și complet explorat. Niște ordine mai mult absurde decît caraghioase și care, în plus, puteau trezi îndreptățite bănuieli. Dar ele veneau de la autoritatea locală. De aceea Gianni nu li se opuse. În schimb, Quaglia nu dădea doi bani pe ele. Așa că, la un semn al său, marinarul Costante Olivieri, care învîrtea prin aer un cuțit cît toate zilele, impuse tuturor ascultare și, dintr-o lovitură, tăie dubla sfoară care reținea sigiliile. Giulio Sartini, fără să mai aștepte ordine, înșfăcă resturile și le aruncă cît colo peste bord. „Amin!" zise el.

O parte din echipaj era pentru un atac brutal. Asta era și părerea lui Aristide Franceschi, care apucase o rangă grea și se ținea gata să izbească. Ceilalți înclinau pentru metode mai rafinate. Era punctul de vedere susținut de mecanicul-șef Tiziano De Nardi, hotărît să pună în acțiune un puternic burghiu de mînă.

Quaglia, care terminase de gîndit și deci de așteptat, se dădu de partea celor cu maniera forte și-i zise lui Franceschi :

— Trage într-însa cu instrumentul cela ! Trage-i tare !

Dacă l-ar fi poftit la nuntă, n-ar fi fost altfel. Ranga, după o traiectorie prin văzduh, lovi drept locul ochit, cu un sunet plin. Dar ce folos ? Totul rămase cum era. Se puse din nou să lovească și să pocnească în peretele vechi de oțel al casei. cu toată puterea, cu toată turbarea, pentru ca, după vreo douăzeci de lovituri, ușa să pară de-abia, de-abia zgîriată. Aristide zvîrli ranga.

— Să fie al dracului ! exclamă el, vexat. Nu e de glumă cu hoitul ăsta blestemat !

Nu le mai rămînea decît să se bizuie pe dibăcia mecanicului-șef, care, fără să mai piardă vremea, se puse să rîcîie cu vîrful cuțitului stratul de rugină pentru a scoate la vedere capetele niturilor, peste care el puse în mișcare vîrful burghiului, frezîndu-le unul cîte unul. După un ceas, placa externă fu scoasă cu grijă. Dar sub ea mai era o alta, și nu părea mai puțin vînjoasă. După ce o înlătură și pe aceasta, ieșiră la iveală mecanismele broaștei.

— Destul ! strigă Franceschi, impunîndu-și autoritatea, cu ranga gata de acțiune. Păzea !

Și, fără să aștepte aprobarea altora, împlîntă fierul în delicatele mașinării ; cu un urlet, îl suci spre stînga, scoțînd ușa din țîțîni.

În seara aceea Gianni scria soției sale, la Viareggio :

„După opt zile de arzătoare curiozitate, de presupuneri chinuite, de mistere și de vise imposibile, a fost deschisă, aș zice a fost asasinată, vestita casă de fier. O zi încordată, zi de emoții și de înfiorări. Li se părea tuturor că inimile se opriseră de așteptare, o așteptare ce părea veșnică, în fața acelei uși complicate, care nu voia să se deschidă. Ziariștii își notau, la iuțeală, impresiile, în timp ce aparatul neamțului fotograf se declanșa spre cele douăzeci de persoane care stăteau ațintite în fața enigmei casei de fier. Febra diamantelor îi apucase pe toți,

ca o turbare. Cînd, în cele din urmă, uşa fu dată în lături, în mijlocul unui sălbatic vacarm general, toate mîinile, cîte puteau să încapă, ca un uriaş polip, se repeziră înăuntrul casei. Rezultatul : 5 lire sterline de aur, 1.761 franci belgieni şi 65 centime (un chics de toată frumuseţea !). Despre diamante, nici praful din ele. Iar casa de fier, cu gura ei larg căscată, mai avu totuşi parte să fie fotografiată de neamţ, căruia îi pierise orice entuziasm..." [1]

[1] Această scrisoare, precum şi cele ce i-au urmat, mi-au fost cu amabilitate puse la dispoziţie de *signora* Maria, văduva lui Gianni (n. a.).

Capitolul VI

AFARĂ, VREME CENUȘIE ; LA BORD, STARE SUFLETEASCĂ NEAGRĂ

Într-o scrisoare din 24 august, expediată de la Le Palais soției sale, Gianni vorbea despre decepția suferită și de întemeiatul scepticism al băieților, fără ca totuși să explice motivele. De atunci încolo, povestea cu diamantele putea fi socotită definitiv pecetluită. Interesul scafandrierilor se îndrepta acum spre recuperarea fildeșului, pe seama căruia nu circulau legende, ci date precise și matematica certitudine de a realiza un profit care să acopere cu vîrf și îndesat cheltuielile acelei expediții în Atalantic, pe care însuși Quaglia o categorisise „experimentală".

Cele 12 tone de colți de fildeș ar fi trebuit să se găsească, probabil, în magazia din prova, adică în porțiunea navei opusă celei în jurul căreia operaseră ei pînă atunci. Atacul fu studiat cu multă băgare de seamă, examinînd planurile construcției. Potrivit acestora, era neapărat nevoie să fie înlăturate, cu exploziv, cele două punți. O treabă destul de afurisită, dată fiind poziția înclinată a acelei părți a vasului și structurile dislocate ale epavei, încurcate ca o rețea.

Prima ieșire nu prea făgăduia mare lucru, căci oceanul era agitat. Dar Quaglia insistase, și asta pe unicul temei că barometrul era în urcare. Pe de o parte, părea un om cumsecade ; dar cînd își punea în minte ceva, devenea grozav de susceptibil și nu-i puteai scoate cu nici un chip ideea din cap.

Mai ales cînd era vorba de treabă. Atunci arbora un ton brusc și un aer de inchizitor.

După ce ocoli Capul Locmaria, „Artiglio" întîlni o mare agitată. Cu toate modestele lui dimensiuni, vasul rezista bine loviturilor valurilor și avea un ruliu redus. Dar coca [1] navei era îngustă, și pescajul [2], mic ; de aceea, dacă naviga cu prova pe val, începea să tangheze ușor și repede. În asemenea condiții era foarte primejdios pentru plonjor să se încumete sub apă pe o epavă descompusă, care-l putea întemnița într-însa la cea mai mică deplasare a ambarcațiunii de recuperări.

Înspre Iroise, cerul arăta largi petice de senin. Semn că vîntul avea de gînd să cadă. Cu nădejdea că marea se va liniști în cîteva ceasuri, Gianni dădu ordin să se lege „Artiglio" de geamandura care indica locul epavei. Fixat astfel de prova, vasul începu să se cufunde și să ia apă la fiecare izbitură, pendulînd pe flancurile sale înguste. Timp de trei ore a durat această situație. Trei ore în care, afară de Vailante, care-i dădea o mînă de ajutor lui Domenici, ocupat în compartimentul scafandrierilor cu ungerea încheieturilor flexibile ale costumelor, toți ceilalți căscau gura pe covertă, laolaltă cu fochiștii. Faptul că stăteau așa, fără să facă nimica, în vreme ce ar fi fost atîtea treburi la țărm, îi enerva cumplit. Zadarnic se tot întrebau ce îi venise lui Quaglia să-i trimită acolo, la geamanduri, cînd putea deopotrivă să cruțe cărbunii și să evite accidentele.

— Parcă i-ar sări ochii dacă am sta și noi o jumătate de zi în port, să ne mai odihnim puțin, își ziceau marinarii.

— Toți patronii sînt la fel.

— Și un ageamiu ar fi înțeles că azi-dimineață nu era de ieșit în larg.

[1] *Coca :* corpul navei format din osatură și învelișul exterior.

[2] *Pescaj :* distanța de la linia de plutire pînă la partea cea mai de jos a navei, măsurată pe verticală.

— Şi un profan ; dar el se încrede mai mult în barometrul său decît în noi toţi.

— Şi aşa, uite-ne ţopăind, de parc-am fi nişte dopuri de plută !

La amiază, ca să mănînce, trebuiau să ţină farfuria în mînă. Iar Gianni, care gîndea la fel cu marinarii, îi spuse lui Tomei :

— I-ascultă, Mario, îndreaptă prova spre uscat, şi ce-o fi, să fie !

Brusc, „Artiglio" se prefăcu într-o insuliţă a fericirii.

— Hai, băieţi, daţi-i zor, daţi-i zor ! îşi strigau unul altuia marinarii, alergînd la manevre.

Parc-ar fi fost nişte şcolari care căpătaseră pe neaşteptate vacanţă. Aşa se întîmpla, de obicei, după multe zile petrecute fără întrerupere în larg. La ţărm nu însemna numai să-şi mai destindă picioarele sub masa unei cîrciumioare. Mai aveau şi de scris acasă, mai trebuiau şi să se mai pună la punct cu lenjeria, mai aveau de făcut şi diverse mici chetluieli şi atîtea alte treburi personale. Abia spre noapte ar fi ajuns şi ei să se adăpostească în unica şi modesta cafenea, la doi paşi de port, să mai bea un păhărel şi să-şi mai dezmorţească picioarele cu olecuţă de dans. Că doară bretonii nu erau oameni chiar aşa de aspri şi nepăsători cum se zicea.

Modesta muncă a marinarilor şi apa pe covertă

Zorile erau încă departe cînd, în ziua următoare, marinarii începură să manevreze greementul, parîmele, cablurile şi lanţurile ancorelor. Jos, în sala maşinilor, fochiştii aruncau cărbuni în focare. Sunetul lopeţilor despica adînc tăcerea nopţii. Căldările se şi aflau sub presiune, şi aburul şuiera prin supape. La fiecare alimentare cu cărbune a focaru-

lui, o briză ușoară dinspre răsărit curba pînă în mare panașul de fum din care ieșeau sclipiri roșietice. Nu era chiar vreme frumoasă, dar oceanul încetase să se mai frămînte și avea tendința să se potolească, cu briza din spate, dinspre uscat.

Slăbind parîmele, Tomei comandă manevra de ieșire din micul port. Nu era încă 4 dimineața. Scafandrierii și ceilalți de la bord dormeau în cușete sub teugă. În aerul umed plutea miros de alge.

Prin lumina rece, venită din Golful Quiberon, asprele siluete ale insulițelor care-și scoteau nasul la suprafața mării, pe lîngă coastă, în dreptul Capului Kerdonis, păreau tot atîtea călugărițe înșirate în procesiune.

Pe la ceasul 5, lăsînd în urma lor Capul Échelle în partea de sud a insulei, se aflau din nou în largul Atlanticului.

Pe la 6 manevrau în cadrul dreptunghiului, ca să se lege de geamanduri. Giulio și Vailante lunecau în barca lor dănțuitoare, susținută de o parîmă gudronată, pe lîngă bordul lui „Artiglio", în timp ce Costante se pregătea să dea drumul primei parîme groase. Parîmele încolăcite umpleau barca în așa fel, încît abia mai rămînea loc pentru vîslaș.

Munca de legare la șase geamanduri cerea nu mai puțin de două ore pe mare liniștită, și ar fi dat gata și un bou, într-atîta era de istovitoare.

Pe măsură ce Vailante luneca pe valuri, Sartini răsucea în apă parîma cea groasă de cînepă. Ajunși în vecinătatea geamandurii nr. 1 (adică la vreo 60 de metri de „Artiglio"), era cazul să se procedeze repede și precis. Încordat, cu riscul de a sări în apă, Sartini, după cîteva încercări în gol, reușì să arunce parîma cu lat pe capul geamandurii (în clipa în care aceasta apărea la suprafață după ce valul trecuse). În felul acesta putea trage geamandura spre el. Geamandura și barca începură atunci acel dans care făcea atît de grea și de anevoioasă manevra băgării imediate în inel a saulei înnodate de la extremitatea parîmei. Asta cerea nu numai dibăcie, dar și putere. E de ajuns să ne gîndim ce

mult cîntărea lunga parîmă udă, plutind printre valuri și luată de curenți. Dacă manevra nu izbutea din prima dată, nu mai rămînea decît s-o reînceapă iarăși, comandînd celor de pe „Artiglio" să pescuiască din nou parîma și s-o înfășoare. Pe mare calmă, puteau, de bine, de rău, să spere că vor reuși numaidecît. Dar altfel stăteau lucrurile cînd balizele ba se cufundau, ba răsăreau la suprafață, și, pe lîngă toate astea, barca, plesnită de valuri rebele, trebuia să și lupte ca să nu fie răsturnată.

Geamandurile erau șase. „Artiglio", executînd această manevră, evoca imaginea unui păianjen în mijlocul pînzei sale. Geamandurile erau plasate una la prova, alta la pupa și cîte două pe fiecare din laturi, depărtate, cum am mai spus-o, la vreo 60 de metri unele de altele.

O dată întinse parîmele pe palanurile respective și controlate dacă răspund la solicitare, Gianni se înființă pe punte, gata să-și ia locul în scafandru.

Ceața dispăruse sub primele raze de soare care băteau pieziș pe ocean, despicîndu-se în numeroase sclipiri, ca într-o oglindă spartă. În adînca pace a dimineții, se auzeau bătăile de aripi ale pescărușilor și, din cînd în cînd, rîsetele lor antipatice.

Gianni, o dată ajuns la epavă, ceruse minele pe care și le pregătise singur. Trei mine, prinse cu sîrmă de o lungă vergea de lemn. Înainte de a li se da drumul în apă, Gianni se grăbise să le pitureze [1] cu un strat alb de ceruză [2], ca să le facă mai vizibile acolo, jos, pe fundul apei.

Îi trebui vreo jumătate de oră ca să le așeze metodic pe tablele netede ale punții foarte înclinate, după care Gianni ceru să fie adus sus.

Mario ținea cele două capete ale cablului electric, unul conectat cu minele, celălalt în comunicație cu dinamul de la bord.

[1] *A pitura* (termen marinăresc) : a vopsi.

[2] *Ceruză* : carbonat de plumb, întrebuințat la prepararea vopselelor.

— Hai, dă-i drumu ! îi zise Gianni, care aştepta, atîrnat de palanul vinciului, în cuşca lui de scafandru.

— Contact ! repetă căpitanul Tomei la telefon, din compartimentul maşinilor.

Aşteptă pînă ce dinamul atinse numărul maxim de turaţii, apoi puse în contact cele două capete ale cablului electric. O răbufnire surdă izbi în coca vasului ca o lovitură de ciocan. În acelaşi moment, marea începu să fiarbă, şi la suprafaţa ei răzbi un fum gros şi negru.

Cînd Gianni socoti că apa se limpezise, puse pe oameni să-l scufunde iară.

— Trimite-mi cangea.

În timpul acesta, Franceschi, care nu-şi dezlipea ochii de pe suprafaţa mării, strigă către Costante :

— Repede, aruncă în apă cangea !

Se întoarse ţinînd în mînă un harpon mare şi, cu o sprinteneală neaşteptată pentru statura lui, sări în barcă.

— Vino mai repede la dreapta ! strigă el, ţinîndu-se în picioare la prova.

Cînd fură la vreo sută de metri, comandă să fie întoarsă barca, ridică foarte sus harponul şi, cu toată puterea, îl aruncă în apă peste o masă alburie care începu să se zvîrcolească cu disperare. Era un peşte numit *grongo* [1], un exemplar colosal, de peste patruzeci kilograme, cu spinarea fracturată din cauza exploziei.

La bord, Gianni comandă să se pună în acţiune gheara. Vinciul începu să plescăie, dar curînd cedă.

— Legaţi-l şi pe celălalt ! strigă Mario.

Vailante mişcă valva, şi al doilea vinci avu o scuturătură. Acum trăgeau din două părţi. Epava, înşfăcată de gheară, era pesemne foarte zdravănă de vreme ce „Artiglio" se lăsase aşa de rău pe o

[1] *Grongo* : peşte vorace din aceeaşi familie cu *murena* ; poate ajunge pînă la 3 metri lungime şi pînă la 50 de kilograme greutate. Carnea de *grongo* este de asemeni foarte căutată.

rînă. Apa și începuse să pătrundă pe punte prin saborduri [1]. Încă o aplecare, numai de o palmă, și apa ar fi trecut dincolo de copastie [2], peste parapet.

— Apa pătrunde pe covertă, zise Mario lui Gianni, ca să-l prevină să nu împingă lucrurile prea departe.

— Vira, vira înainte ! fu răspunsul sec al acestuia.

Între timp, apa șiroia. Mai mult de jumătate din covertă era inundată. Dacă din întîmplare ar fi venit vreun val puternic lateral, „Artiglio" ar fi riscat să se răstoarne.

Căpitanul Tomei observa, tăcut, toate acestea de pe puntea de comandă. Întîlni privirea lui Mario Raffaelli, dar nici unul dintre ei nu-și dădu pe față propria și îndreptățita temere. Chiar și Tiziano, șeful-mecanic, care apăruse în vîrful scăriței, privea înfiorat apa care gîlgîia în jurul bocaportului, gata să năpădească mai jos.

— Ei, Gianni !... începu el.

Dar Gianni îi făcu un semn plictisit și răcni la Mario, care mîrîia :

— Vira, vira, vira !

Cine părea că se bucură erau ceilalți scafandrieri, și mai cu seamă Franceschi ; acesta își și alesese locul unde să sară în apă.

Dar iată că, deodată, din adîncurile mării, ceva, pînă atunci agățat, scăpă. Cablul începu să vibreze, apoi se scuturâ, după care urmă un zbîrnîit surd, sumbru, adînc. Și imediat „Artiglio" reveni la poziția normală. Cine nu știuse din vreme să se apuce de ceva țeapăn, se dădea de-a dura pe punte, laolaltă cu toate obiectele de care n-avusese nimeni grijă.

Gheara mecanică aducea la suprafață un maldăr de epave, plăci de metal scofîlcite, cabluri smulse

[1] *Sabord* : deschizătură în bordul unei nave, imediat deasupra punții, folosită pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor și pentru aerisire ; tot prin sabord se scurge și apa adusă de valuri pe punte în timpul furtunilor.

[2] *Copastie* : întăritură longitudinală la partea superioară a parapetului.

și curenți [1] de palanuri rupți. Să fi fost ca la vreo zece tone pe care Mario, după ce deplasă puțin poziția lui „Artiglio", le aruncă înapoi în apă.

Timp de un ceas rămase Gianni pe fundul mării, ca să descurce puntea vasului scufundat, înlăturînd toate fragmentele de epavă care o blocau. Cînd se întoarse sus, era tare obosit. Ridicîndu-i-se capacul de pe scafandru, i se aduse cîrligul palanului, de care se atîrnă trecîndu-și parîma pe sub subsuori; apoi făcu semn să fie scos din scafandru, ca o moluscă din cochilie.

În scafandru se băgă acum Mario Raffaelli. Gianni trecu în locul lui la telefon, și cu toții se puseră din nou pe lucru.

Ca să se deschidă o spărtură în coverta vasului „Elizabethville", imediat deasupra planșeului de la prova, care și fusese curățat întrucîtva de Gianni, a fost nevoie de mai multe mine.

În ziua aceea lucrară pînă la căderea nopții. Vremea era bună, astfel că putură rămîne legați de geamanduri. Către faptul zilei se și aflau cu toții pe punte. Un cîrd de delfini zburda sub primele raze de soare, agitîndu-se necontenit în mare. Trupurile lor cenușii, cu burțile foarte albe, străluceau laolaltă cu spuma valurilor.

Era rîndul lui Franceschi, și el se îndreptă fredonînd spre aparatul-scafandru. De-acum înainte fildeșul nu mai era atît de departe. Și toți așteptau nerăbdători să-l vadă cu ochii.

Gazetarii și colții de elefant ai lui Franceschi

Fierbeau pe-nfundate de necaz că, după două luni de muncă, nu scoseseră la suprafață încă nimic care să merite osteneala. Își irosiseră vremea în po-

[1] *Curent*: o parîmă nu prea groasă, folosită la palanuri.

vestea aceea cu diamantele, care, între altele, dăduse apă la moară ziariștilor francezi să facă pe deștepții, și nu totdeauna cu haz. Franceschi, mai cu seamă, avea ce avea cu unul dintre ei, un tip slăbănog, care, de pe Belle-Île, trimitea pe continent tot soiul de povestioare absurde și veninoase. Se pusese să scrie, fără înconjur, că el coborîse, nici mai mult, nici mai puțin, la 62 de metri, în scafandrul special. După asta, urma un sac întreg de născociri, isprăvi chipurile făcute de el, care nu pusese nici măcar piciorul pe „Artiglio".

Asta îi făcea pe Gianni și pe Raffaelli să se prăpădească de rîs. Dar Aristide n-o putea înghiți de loc. Zicea așa :

— Bretonul ăsta să se roage la dumnezeul lui să nu-l întîlnesc vreodată pe digul portului Le Palais, că mi ți-l înșfac ca pe un rac și mi ți-l duc pe sus, să-l bag direct în scafandru ! Și Sfînta Fecioară să mă trăsnească dacă nu mi ți-l cobor de-a dreptul pe „Elisabethville". Și după asta, scrie, băiete !

Știind că Franceschi era omul în stare s-o facă chiar de-a binelea, se amuzau cu toții să-l stîrnească.

Iată și isprava unui alt gazetar. Acesta, ce-i drept, nu-și precupețea laudele cînd vorbea de iscusința scafandrierilor din Viareggio. Pomenea de mai toate faptele lor, precum și de invențiile lui Gianni, dar în articolul său, cînd ajunse la ultimul tur de condei, nu se lăsă pînă nu-i înfățișă pe scafandrieri intrînd în scafandru îmbrăcați în cămăși negre și salutînd, înainte de imersiune, cu salutul fascist, pe „duce" și pe „camarazi".

Franceschi era furios. Flutura ziarul și urla :

— Dacă ar ști el tot ! Dacă ar ști ce soi de pești sîntem noi în realitate !

De pe atunci se zvonise, și asta nu numai la Viareggio, că Gianni angajase pe „Artiglio" nu puțini marinari și mecanici persecutați de fasciști. Ceea ce, de altfel, era întrucîtva adevărat, și nimeni de la bord nu făcea din asta un mister. Dar neplăceri propriu-zis nu avuseseră, dată fiind reputația de care

se bucurau. Singura consecință fu că federația fascistă din Lucca încercă să-i bage într-o organizație fascistă, dacă nu pe toți, măcar pe Gianni, Franceschi și Bargellini (adică pe scafandrierii cei mai cunoscuți). Dar Gianni, om iute și descurcăreț, știuse să le ia toate în glumă și-i scăpă, atît pe ai lui, cît și pe el însuși, de această manevră vicleană. „Sînt și așa destui fasciști pe pămînt. Lăsați-ne pe noi să răsuflăm măcar sub apă!" Așa se povestește că le-ar fi răspuns Gianni în această împrejurare.

Trebuie amintit că, după articolul ziaristului francez cu salutul „ducelui", Franceschi, ca să evite orice echivoc, nu-și mai îmbrăcă niciodată vechea lui cămașă de lucru, care era neagră; iar Giulio Sartini puse deoparte puloverul de lînă, negru și el, în care se simțea așa de bine.

Nici în ziua următoare cangea cea mare nu a încetat de a aduce la suprafață fiare strîmbe, lemnărie putrezită și mărunțișuri diverse, care erau reazvîrlite apoi în apă, departe de punctul unde lucra scafandrierul.

Acuma, fildeșul era aproape. După spusele lui Franceschi, în fundul spărturii întunecate, făcute în punte, se puteau distinge vag niște luciri ciudate. Ar fi fost de ajuns să lărgești cu un metru breșa ca să poți așeza acolo gheara mecanică.

— Trimiteți-mi cangea! telefonă el nerăbdător.

— Nu te grăbi! Graba-i lucru dracului! Ia-o domol! îi strigă Gianni, care știa cît de primejdios este să te vîri sub asemenea table înclinate.

Franceschi însă îl liniști, mai întîi cu vocea lui persuasivă, apoi cu fîrnîieli și zgomote și rîsete de mai-mai să-i spargă lui Gianni timpanul.

Cu toate considerabilele dimensiuni și soliditatea cangei, una din fălcile ei, groasă de 50 de milimetri, cînd fu să smulgă o tablă răsucită din cauza exploziei, sări, cu o smucitură seacă. Ca s-o înlocuiască, marinarilor le trebui numai o jumătate de oră. Cînd gheara fu din nou adusă pe epavă, Franceschi izbuti, prin comenzi precise, să o orienteze către partea cea mai vulnerabilă și astfel să

smulgă dintr-o singură mișcare enorma traversă de lemn dintre pereții punții, obstacol care bloca accesul la magazia din prova.

— Poți vedea? îl întrebă Gianni.

— E cam întuneric, dar deschizătura e largă și pot lesne să mă așez.

— Descurcă locul bine. Asta mai înainte de orice. Că e periculos.

— Cînd îți spun că pot să trec! Înalță-mă cu un metru, apoi lasă-mă cu doi metri mai jos, pe urmă așază-mă binișor. Ai înțeles?

— Hai, ești gata?

— Dă-i drumu!

Manevra fu executată cu biga de imersiune, ceea ce însemna că nu mai era nevoie să se deplaseze nava pe geamanduri. Franceschi era introdus, pas cu pas, în deschizătură. La fiecare palmă de loc, Gianni întreba:

— Mai trebuie?

— Zi-i, zi-i-nainte! răspundea Aristide. Apoi, deodată: *Bo!*

Din clipa aceea, toți cei de la bord tăcură, încordați. Minutele erau lungi și treceau greu. De teamă să nu-l distragă, nici Gianni nu-l mai chema. Dar nu pierdea cel mai mic zgomot, și după susurul răsuflării îi calcula mișcările.

Deodată se auzi vocea lui Franceschi:

— Colții, colții de fildeș! Ei sînt, chiar ei, întregi și nevătămați.

— I-a văzut! exclamară în cor toți cei de la bord, într-atît de limpede fusese vocea lui Aristide dinăuntrul scafandrului.

Gianni, cu un gest brusc, le făcu semn să tacă, apoi:

— Îi vezi bine?

— Perfect! Pot să-i și pipăi. Mișcă-mă ca de vreo două palme.

— E bine așa?

— *Bo!* Pot să stau și în picioare. Dar lunecă. Trimite-mi cangea cea mare, gheara-polip.

Gianni se-ntoarse către Mario:

— Înainte, cu cîteva rotații.

Apoi, lui Costante, care se afla la marginea pupei :

— Vira ! Stop !

Și din nou către Mario :

— Fila ! Dă-i drumu de tot. Pînă la semn (adică la pensulările cu vopsea albă de pe cablu, care marcau limita scufundării).

Pe de altă parte, și Gianni era atent la semn. Cînd acesta apăru, Gianni dădu să deschidă gura. Dar Mario se și pusese în mișcare.

— Înainte ! Încet ! îi zise.

De pe fund, Franceschi ceru să se deplaseze gheara de-a curmezișul, spre traversă. Cum asta nu se putea face doar cu brațul vinciului, Gianni mișcă nava cu cîțiva metri.

— Am ajuns ! strigă Franceschi. Acum deschideți gheara și coborîți încet. Gata ! Vira !

— Dar tu ai loc acolo ? Ține-te de profil, dar fii cu ochii la fildeș.

— Sînt în siguranță. Dă-i drumu !

Cangea începu să urce, și puțin după aceea aduse la suprafață, strîns ținuți în fălcile ei, patru colți mari de elefant. Erau de o culoare cenușie, culoarea cimentului topit. Toți se aruncară asupra lor, bănuitori că încă o dată fuseseră amăgiți.

— Hai, hai ! urlă Gianni, deschizîndu-și briceagul ca să rîcîie de pe suprafața fildeșului un strat foarte moale și negricios, gros de cîțiva milimetri.

Sub el, ivoriul apăru cum nu se poate mai curat, solid și sănătos. Atunci fiecare vru să verifice personal, ba chiar unii mușcară din fildeș cu dinții.

Se făcuse tîrziu ca să mai continue treaba. Soarele, jos la orizont, atingea o învălmășeală de nori trandafirii care nu prevesteau nimic bun.

— Hei, Aristide ! Te aducem sus ! strigă Gianni prin pîlnia telefonului.

Franceschi sosi la suprafață vesel și, ca în atîtea alte dăți, pe cînd se bălăngănea atîrnat deasupra punții, se distra să șuteze cu masivele picioare de oțel. Cînd fu însă să fie coborît scafandrul și introdus în cală, Costante nu manevră la timp parîma

vinciului, care zvîcni și, cu un salt, îl aruncă pe Franceschi, cu scoica lui cu tot, trîntindu-l brusc pe podea.

Cînd Carlo Domenici îi deschise capacul, Aristide explodă, țîșnind din aparat ca un dop de șampanie. Înjurături nesfîrșite și gesturi violente în căutarea vinovatului. Dar nimeni nu era de vină, și toți erau disculpați, afară de Carlo, care avusese sarcina să-l scoată pe Aristide din cușcă. Acesta sări pe punte, ținîndu-se cu o mînă de cap și cu cealaltă de burtă. Voia să le mute fălcile la toți. Dar cînd îi zări pe Gianni, care rîdea cu lacrimi, și pe Mario Raffaelli, apucat de un rîs convulsiv, stătu o clipă, apoi izbucni și el în hohote, ca și cînd pățania fusese a altuia. Iar marinarii începură să iasă de pretutindeni.

În săptămîna următoare nu putură folosi decît trei zile. Era sfîrșit de vară, cu vreme burzuluită, iar toamna se vestea rece și cenușie, acolo, pe mare. Vîntul numit „Trei-șase-nouă" [1] prinse a sufla tot mai des, alternînd cu vînturile de nord-vest, care biciuiau portul în chip impresionant. Afară de cîteva zile, istovitoare, cînd „Artiglio" putu să se întoarcă la geamanduri, sezonul scufundărilor în Atlantic se putea socoti încheiat.

La 9 septembrie, Gianni îi scria din Le Palais soției: „...Cît despre munca mea, află că merge bine și că-s destul de mulțumit. Astă-noapte a trebuit să ne întoarcem din pricina vremii rele. Dar mîine dimineață plecăm iară. Sîntem în septembrie, și cu Atlanticul nu-i de glumit. Ieri am scos o tonă de fildeș: colți enormi, care cîntăresc în medie cincizeci de chile fiecare. Și în excelentă stare. Am pescuit pînă acum trei tone, și mai sînt încă vreo nouă. Dacă avem vreme bună, cred că într-o săptămînă sîntem gata. După care o să trecem pe la Brest, în căutarea vaporului cu aur..."

[1] *Trei-șase-nouă*: vînt ce bate în Atlanticul de est, în zona nord-vestică a Golfului Biscaya, spre capul Finistère.

Alte trei zile pe „Elizabethville" mai aduseră cîteva tone de ivoriu, care fură adunate și închise sub lacăt într-o magazie de lîngă „Hôtel de Bretagne", la Le Palais, hotel în care Quaglia își petrecea lungile sale zile. Dat fiind prețul fildeșului pe piață, 200 de franci kilogramul, SO.RI.MA. se putea declara destul de mulțumită de succesul acelei prime acțiuni în Atlantic.

În seara de 12 septembrie, la Le Palais, *signor commendatore* comunică oamenilor de pe „Artiglio" că recuperările de pe „Elizabethville" se suspendă, adică se încredințează de-acum înainte navei „Rostro", care se pregătește să ridice ancora la Genova. „Artiglio" va părăsi imediat Belle-Île-en-Mer, cu direcția Brest, pentru a se ocupa acum de regăsirea navei „Egypt" și a faimoasei sale comori.

Capitolul VII

NAUFRAGIUL VASULUI „EGYPT"

Recuperarea fildeşului aflat la 72 de metri sub apă dovedise chiar celor mai sceptici posibilităţile excepţionale ale scafandrierilor italieni. Acuma aceştia se pregăteau pentru o faptă mare, poate cea mai mare şi mai îndrăzneaţă din cîte îi ispitiseră pînă atunci. Anume, localizarea transatlanticului englez „Egypt", scufundat la o adîncime de 130 de metri, într-un punct necunoscut, cam la sud-vest de Ouessant.

În corpul navei se afla ascuns un fabulos tezaur, preţuit astăzi la 12 miliarde de lire. Dacă scafandrierii italieni ar fi dus la bun sfîrşit o asemenea faptă de vitejie, ei s-ar fi putut mîndri cu o realizare fără pereche în istoria recuperărilor navale. Ceva mai mult: un record de neegalat în analele artei scafandriere mondiale.

Ca date de cronică privind povestea navei „Egypt", certe şi vrednice de a fi luate în seamă ni se par cele scrise atunci de ziaristul englez David Scott [1], şi pe care le reproducem aici:

„«Egypt» era un transatlantic de 8.000 de tone [2] al companiei «P.&O.» [3]. Făcea curse între Londra şi Bombay. Fusese construit la Greenok, pe Clyde, cam prin 1897, şi pe vremea cînd s-a scufundat era

[1] Op. cit., pp. 111—114 şi 24—25 (n.a).
[2] Mai exact, 7.941 tone (n.a.).
[3] „Peninsular Orient Line" (n.a.).

unul dintre cele mai vechi vase în funcțiune pe liniile companiei. La 19 mai 1922, într-o vineri, părăsise cheiurile Tilbury, de la Londra, pentru a pleca în ceea ce trebuia să fie călătoria lui din urmă. Ducea numai 44 de pasageri și un echipaj de 291 de oameni, inclusiv ofițerii. Cea mai mare parte din pasagerii pentru India ar fi trebuit să se îmbarce la Marsilia.

Nava mai transporta bare de aur și de argint, precum și monedă numerar, de o valoare totală de 1.054.000 de lire sterline-aur. Asta făcea, ca greutate, vreo 44 de tone de metal prețios. [1]

Pe la 4 după amiază [2], în ziua de 20 mai 1922, «Egypt» atinsese un punct situat la circa 25 de mile la sud-vest de Ouessant și la 30 de mile la vest de Pointe du Raz. Naviga în direcția sud-sud-vest, de-a lungul marii căi oceanice care străbate Golful Biscaya, de la insula Ouessant pînă la Capul Finisterre, în Spania. Nu sufla nici o adiere de vînt. Marea era de un calm plat, și ceața atît de densă, încît nu se putea vedea mai departe de 20—30 de iarzi [3], plutea apăsător pe suprafața apei. «Egypt» încerca să-și facă drum prin ea sunînd din cornul

[1] Încărcătura de aur și argint semnalată de englezul Scott nu prea coincide cu aceea declarată mai tîrziu de americanul Edward Ellsberg la p. 252 a lucrării sale *Men under the sea (Oameni sub apă)*, „Dodd, Mead & Company", New York. După acest autor, tonele de aur s-ar fi ridicat la 5 și jumătate (1.089 lingouri și 37 de casete cu sterline-aur), plus 43 de tone de argint în bare, de o valoare totală (la cursul de atunci) de 1.058.879 de lire sterline sau 5 milioane de dolari. La rîndul ei, societatea care asigurase vasul preciza, mai tîrziu, către SO.RI.MA., că era vorba de 40 de tone de argint în bare și 5 tone de aur fin, o parte în lingouri, o parte în monede închise în 156 de casete de greutăți diferite, de 10, 100, 200 și 400 de uncii (uncia engleză echivalează cu 28,35 grame). Dintre aceste casete, 37 conțineau numai monede de o livră. Dezacordul dintre cele trei păreri e cît se poate de grăitor. Și vom vedea îndată cît de departe de adevăr putuseră să fie toți trei autorii și care sînt valorile reale care s-au putut stabili după terminarea efectivă a operațiunilor (n.a.).

[2] După orarul estival englez (n.a.).

[3] Cam 18—27 de metri (n.a.) *(iard* : unitate de măsură pentru lungimi, echivalînd cu 0,914 metri).

de ceață din trei în trei minute. Din cînd în cînd, cei de la bord auzeau, înăbușite de distanță, semnalele altor nave.

Navigînd pe un drum foarte umblat, căpitanul era cu ochii în patru, dar numai la ce se întîmpla dinspre prova, fără să-i treacă prin gînd că vreo altă navă putuse lua o direcție perpendiculară pe «Egypt». El deci nu se aștepta la primejdia unei ciocniri.

La cîteva minute după ora 7, se auzi o sirenă la oarecare distanță. Sunetul venea din stînga, spre prova. «Egypt» răspunse. Semnalul următor al straniului corn se repetă, mai aproape, spre cuplul maestru [1] al navei. «Egypt» răspunse din nou, dar ținînd aceeași direcție, căci căpitanul dedusese că celălalt vas mergea către nord. Deodată, prin ceață, se zări prova unui vapor mare de marfă mergînd cam spre nord-vest. Înainte de a se putea face vreo manevră pentru evitarea ciocnirii, prova cargobotului lovi cu violență «Egypt»-ul în babord, puțin mai spre pupa, după cuplul maestru. Bordajul vasului «Egypt» fu spart, dar cele două nave nu rămaseră prinse una într-alta. Amîndouă fuseseră aruncate prin efectul propriei sale ciocniri, și după cîteva minute se pierdură în ceață.

«Seine» se numea vasul care lovise transatlanticul. Mergea de la La Palais spre Havre. Căpitanul său părăsise drumul obișnuit pe lîngă coastă și ieșise mult în larg, departe de Ouessant. O făcuse din pricina ceței. Așa că încrucișarea lui cu ruta urmată de cea mai mare parte dintre vase avu loc la un punct mult mai la sud de cel de pe ruta normală. Dacă Le Barzic (acesta era numele căpitanului) a avut sau nu dreptate să procedeze așa, nu eu am căderea s-o spun. De altfel, aici nu era vorba de un lucru obișnuit.

[1] *Cuplul maestru*: secțiune transversală prin corpul navei în locul unde lățimea acesteia este maximă; la navele de transport (cargouri) cuplul maestru se află de obicei la jumătatea lungimii lor.

Prova vasului «Seine» era solid întărită, ca să poată sparge gheţurile din apele nordice. De aceea, ea rupse coastele [1] «Egypt»-ului ca şi cînd ar fi fost de mucava. Douăzeci de minute după aceea, transatlanticul se scufundă vertical, aşezîndu-se pe fundul oceanului.

Le Barzic reuşi să-l regăsească chiar înainte ca el să se fi scufundat. Aşa că, timp de trei ore, se zbătu disperat să dea ajutor celor scăpaţi. Oamenii de pe «Seine» lansară la apă toate bărcile şi şalupele de salvare şi trudiră pînă căzură frînţi de oboseală. Ceaţa era deasă şi confuzia mare, transatlanticul fiind înclinat mult într-un bord, aşa că de-abia trei sau patru şalupe puturã culege 29 de pasageri, 210 oameni din echipaj şi 4 cadavre; 96 de vieţi fură pierdute.

Urmă, apoi, inevitabila controversă asupra vitezei celor două nave în momentul catastrofei. Le Barzic zicea că navigase cu 5 noduri [2] pe oră şi susţinea că «Egypt» mergea cu 15. Comisarul de pe «Egypt» şi unul dintre pasageri spuneau că transatlanticul şedea pe loc, dar căpitanul acestuia declară, la anchetă, că înainta cu o viteză mică. Se ştie că transatlanticele, mai cu seamă cele poştale, sînt adesea obligate să navigheze cu viteză mare, chiar şi prin ceaţă, ca să-şi îndeplinească orarul. Totuşi, în apele de la Ouessant sînt necesare precauţii speciale, de obicei respectate.

Imediat după dezastru, radiotelegrafistul-şef de pe «Egypt» [3] transmise poziţia conform calculelor, cerînd în continuu S.O.S. în timpul celor douăzeci de minute scurse de la începutul scufundării. Staţiile de radio de pe coastă puturã, după semnali-

[1] *Coaste*: piese care alcătuiesc osatura transversală a unei nave; sînt din lemn sau din oţel şi sînt situate perpendicular pe chilă.

[2] Circa 9,200 km pe oră (n.a.) *(nod*: unitate pentru măsurarea vitezei în marină, exprimînd mile marine pe oră).

[3] Care îşi pierdu viaţa, rămînînd pînă în ultima clipă la aparatul său (n.a.).

zările lui, să determine locul naufragiului cu ajutorul radiogoniometrelor [1]. Aceste puncte de referință și punctul semnalat de căpitan erau singurele date utilizabile pentru regăsirea epavei.

Se scufundase departe de coastă, la treizeci de mile de punctul cel mai apropiat de uscat. [2]

În 1925, domnul Alain Terme obținuse permisiunea să caute din nou epava, în colaborare cu «National Salvage Association» [3] și cu domnii Sandberg și Swinburne din Londra. Domnul Peter Sandberg, cunoscutul inginer consilier englez, fu cel dintîi care concepu ideea originală de a recupera comoara de pe «Egypt». Și tot el întreprinse primele încercări pentru a duce această intenție la bun sfîrșit.

Cînd nava se scufundase, societatea de asigurare «Lloyd» plătise integral polița, fără măcar să viseze că ar fi fost cu putință să recupereze vreo parte, cît de mică, din barele de aur. Cu atît mai mult cu cît «Egypt» zăcea la o adîncime unde nici un scafandrier nu coborîse pînă atunci. Dar domnul Peter Sandberg avea ca vecini de casă pe *sir* Percy Mackinnon și pe domnul Charles I. de Rougemont, ambii personalități importante la firma «Lloyd». Adeseori, în conversațiile sale cu acești domni despre pierderea vasului «Egypt», domnul Sandberg lăsa să se înțeleagă că firma lui studiază serios recuperările la adîncimi socotite pînă atunci inaccesibile.

Ca urmare a acestei idei, el iscăli un contract cu *sir* Joseph Lowry, de la «National Salvage Association», privitor la lucrările în vederea recuperării

[1] *Radiogoniometru* : aparat de radiorecepție care permite să se determine direcția din care vine o radioemisie.

[2] Circa 55,500 km la vest de Pointe du Raz și la circa 81 km de Brest (n.a.).

[3] Companie de recuperări maritime cu sediul la Londra, împreună cu care domnul Alain Terme acționă în numele companiei „Union d'Entreprises Sous-Marines" (n a.).

încărcăturii. El afretă [1], de la societatea suedeză «Gothemburg Salvage and Towage Company», nava modernă de recuperări «Fritjof», precum și două vase auxiliare, în scopul de a da de urmele epavei. [2]

Acesta, ca și alte trufașe proiecte n-au avut viață lungă, deoarece lucrarea, de felul celei care făcea obiectul acestora, avea să fie îndeplinită, și încă cu mare succes, de SO.RI.MA., în Mediterană, spre sfîrșitul anului 1926, și aceasta grație echipamentelor scafandre fabricate de «Neufeldt & Kühnke» și modificate apoi la SO.RI.MA. [3]

Această companie mai studiase și un «ochi» [4], invenție care era proprietatea ei, o cușcă-scafandru capabilă să comande și să conducă instrumentele mecanice de lucru amenajate pe nava respectivă.

Domnii Sandberg și Swinburne constatară deci că proiectul lor devenea inutil. Atunci, la sugestia domnului Alain Terme, încheiară cu SO.RI.MA un contract pentru recuperarea încărcăturii de pe «Egypt» în august-septembrie 1928."

[1] *A afreta* : a închiria o navă.

[2] În primăvara anului 1923, o expediție suedeză, condusă de căpitanul Hedbäck, compusă din nava de recuperări „Fritjof" și două remorchere destul de bine utilate, îndeplini o serioasă căutare a navei „Egypt". După două luni de istovitoare dragaje, expediția reuși să localizeze, în larg, în dreptul portului Brest (48°06'05'' latitudine nordică, 5°29'30'' longitudine vestică), o epavă care autoriza serios o presupunere în legătură cu carcasa căutată. Totuși, nu a fost cu putință să se procedeze la vreo verificare pe fund, deoarece căpitanul Hedbäck nu dispunea de scafandrieri potriviți pentru aceasta. Acest punct topografic, care mai tîrziu avea să se cheme „punctul Hedbäck", fu semnalat pe hărțile nautice. dar nu cu geamanduri ancorate pe mare. Cu nădejdea de a se întoarce la fața locului însoțită de scafandrieri adecvați, expediția se înapoie în Suedia, dar întreprinderea n-a mai avut urmări (n. a).

[3] E drept că primele experiențe cu scafandri metalici furnizați de „Neufeldt & Kühnke" au fost făcute de SO.RI.MA., în 1926, în apele ligure, grație scafandrierului german Otto Graft. Gianni și plonjorii lui nu aveau să vină la SO.RI.MA. decît în vara lui 1927. Dar e tot atît de drept că el a fost cel care a adus primele modificări concrete scafandrilor metalici, și că scafandrierii lui au fost cei care au executat cele dintîi recuperări la mari adîncimi (n.a.).

[4] E vorba de „tureta" lui Gianni (n.a.).

Capitolul VIII

GIANNNI ÎMPOTRIVA LUI QUAGLIA CU PRIVIRE LA ÎMPĂRȚIREA MĂRII ÎN PĂTRATE

În ziua de 13 septembrie, către asfințit, „Artiglio" aruncă ancora în portul Brest. Navigînd cu 8 noduri pe oră, în 15 ceasuri făcuse 118 mile, echivalînd cu 220 de kilometri. Atinsese, la nord, partea cea mai occidentală a Franței. Ridicase ancora la Belle-Île în faptul zilei.

Quaglia, care sosise acolo în seara precedentă, întîmpină de pe chei pe noii-veniți pentru a le comunica, cu aerul cel mai prietenos din lume, că a doua zi, dis-de-dimineață, profitînd de timpul splendid, vor trebui să pornească imediat în căutarea vasului „Egypt".

Potrivit informațiilor adunate de prin oficii și arhive, dar mai cu seamă prin agentul său francez, domnul Alain Terme, Quaglia hotărîse să dragheze oceanul începînd din punctul unde căpitanul Hedbäck susținea că localizase în 1923 epava și unde același Alain Terme, în 1925, iar mai tîrziu englezii nu obținuseră rezultate mai bune, care, deși indicau această zonă ca singura „bună".

Gianni nu se lăsă convins de entuziasmul *commendatore*-lui și, pe un ton foarte rezonabil, îi spuse că „impresiile" unor anumite persoane n-aveau ce căuta într-un act care cerea cu totul alte puncte de plecare și unghiuri de vedere. În fond, după el, cuminte era să te bizui pe un sistem rațional, și nu pe întîmplare. El explică necesitatea de a se trasa ime-

diat un fel de plan sau de crochiu cartografic, care să cuprindă în spațiul astfel determinat putința de a localiza epava — desigur cu o mare aproximație — pe baza tuturor reperelor stabilite pînă atunci. Așa povățuia experiența, fără a mai spune că oameni care erau departe de a fi proști și ușuratici — francezi, englezi, nemți — sondaseră cu minuțiozitate acea zonă.

Quaglia, care se aprindea lesne, deveni de-a dreptul polemic și răspunse, desfăcîndu-și larg brațele :

— Lasă-i ! N-au fost în stare să localizeze „Elizabethville", și ai vrea acum să mă încred în ei pentru „Egypt" ? Nu, lasă-i ! Or fi fiind ei mai tari ca mine pe mare, dar la adîncime îi bat eu pe ei !

Era o frumusețe cum vorbea el totdeauna la persoana întîi, cînd făcea aluzie la munca scafandrierilor. O făcea atît de spontan și de nevinovat, că nu i-o puteai lua în nume de rău, chiar dacă te cam enerva. Vorbea el așa, dar de aici și pînă la a-l socoti neserios, mai va !

Ziua următoare, precum și cele ce-i urmară (cu excepția cîtorva cu furtună, care-l ținură pe „Artiglio" ancorat în port), scafandrierii ieșiră în larg, neliniștiți că trebuiau să pună mîna pe unelte în felul voit de *commendatore*.

Dragajul fu executat cu obișnuita metodă : gheara era trasă tîrîș, pe un fund socotit plat și fără obstacole. Erau siguri că rîcîind astfel fundul nisipos vor putea găsi ceva, deși lucrau pe o singură și foarte limitată direcție, și deci cu destul de puține șanse. Zilele treceau fără ca draga să opună cea mai mică rezistență. Un dragaj astfel întocmit permitea să se presupună că gheara s-ar fi putut agăța de obstacolul întîlnit. În fapt, însă, asemenea lucru nu se întîmpla ; căci cablul metalic (de 30 mm grosime), desfășurat pe o mare lungime ca să ajungă pînă la un fund calculat la o sută și mai bine de metri adîncime, din pricina propriei sale greutăți și a enormului său volum, genera o curbă care provoca o

frecare de fund și o uzură ce dăuna funcționării ghearei. Doar printr-o pură întîmplare cîrligul s-ar fi putut prinde de ceva cînd i s-ar fi ivit vreun obstacol în cale.

Gianni și Mario pricepură că era nevoie de un sistem studiat multilateral dacă voiau ca o muncă atît de istovitoare să aibă un sens. Bizuindu-se numai pe hazard, așa cum cerea ușuratica teorie a lui Quaglia, se putea, desigur, întîmpla orice, chiar o reușită, dar se putea tot așa de bine întîmpla ca draga să treacă de o sută de ori la cîțiva centimetri de epavă fără să se lovească de ea. Nu era de acceptat să fie explorat oceanul la întîmplare în căutarea proverbialului ac în carul cu fîn.

Gianni își frămînta creierii. Lui Quaglia îi trăgea cu „da" și cu „prea bine", ca să scape de pisălogeala lui. Dar ținînd seama de pasiunea ce-o avea pentru muncă, și mai ales pentru munca lui, toate astea îl făceau să turbeze. Își pierduse somnul, și-i scria soției sale astfel: „Brest, 18 septembrie 1928. Zilele astea a fost vreme urîtă și dragajul a fost întrerupt. La noapte cred că plecăm iară și ne reluăm lucrul nostru obișnuit. Îți spun drept, speranțele de a-l regăsi [1] anul acesta scad pe zi ce trece. Dar cu experiența pe care am dobîndit-o, am și pregătit un întreg sistem, un sistem nou de dragaj, care ne redă într-adevăr credința, ba chiar certitudinea că o să-l găsim. De multe zile lucrez la proiectul ăsta, ajutat de Carlo [2], care reia și pune pe curat planurile schițate la repezeală de mine. Printre altele, am conceput o nouă «turetă», care o să fie o lucrare perfectă. Desenele sînt acum în curs de a fi trimise oficiului, care urmează să execute construcția. Tu știi, draga mea Maria, cît de mult mă pasionează aceste lucrări și cît de mult mă prind. Dimineața mă

[1] Vasul „Egypt" (n.a.).

[2] Scafandrierul Carlo Domenici, nepotul său, care se arătase a fi un excelent desenator (singurul, la bord, cu oarecare instrucție) (n.a.).

scol și mă duc repede în salon, fiindcă e mai potrivit pentru studiu. Noi mîncăm în celălalt salonaș, pe care tu îl știi. Mă doare-n suflet să-mi las studiul cînd sună clopotul pentru masa de prînz. Seara, pînă se mai vede, lucrez. Și în felul ăsta, alung aleanul..."

Commendatore-le nu înțelege această familie și-l concediază pe căpitan

Toamna înaintase, și zilele ce se puteau folosi se reduseseră, în medie, la vreo două pe săptămînă. Vîntul zis „Trei-șase-nouă" bătea spre seară, iar către dimineață Atlanticul era o cavalcadă de valuri înalte de 6 metri. „Artiglio" rămînea să se legene în port. La bord era treabă destulă, dar oamenii nu se sfiau să-și mai facă și cîte puțin timp liber.

Nu numai echipa de scufundători, dar întregul echipaj (cu mici excepții) fusese alcătuit de Gianni din oameni de prin părțile sale. Marinarii și mecanicii care fuseseră mai înainte pe „Nereida" și pe „Naiada", cînd SO.RI.MA. îi încredința „Artiglio", fură aduși de el pe acest vas, împreună cu alți marinari din Viareggio. Echipajul se compunea din: căpitanul Mario Tomei, scafandrier-șef Alberto Gianni, scafandrier-secund Aristide Franceschi, scafandrier-terț Mario Raffaelli, al patrulea scafandrier fiind Carlo Domenici; apoi, nostromul[1] Nazzareno Cupisti, mecanicul-șef Tiziano De Nardi (din Camogli, zis și Șeful), șeful compartimentului de mașini Arturo Vivaldi (din Rio Maggiore), prim-

[1] *Nostrom*: șef de echipaj.

fochistul și gresorul Antonio De Jana (din Sardinia), fochistul-secund Vincenzo, sard și el; marinarii: Giulio Sartini, Vaillante Cortopassi, Lorenzo și Costante Olivieri (din insula Elba), Amedeo Raffaelli (văr cu scafandrierul Mario Raffaelli), radiotelegrafistul Antonio Arcuri (din Genova), bucătarul Angelo Sartini (tatăl marinarului Giulio), zis Unchiul, sau nea Angio, ajutor de bucătar Amerigo, un puști de 15 ani. [1]

Inutil să spunem că toți aceștia alcătuiau la bord o adevărată familie. Toți își ziceau „tu" (obicei care făcea pe anumite persoane să strîmbe din nas, mai ales pe englezi), „dumneata" spunîndu-se numai bătrînilor. De pildă, Gianni (care avea gradul cel mai mare și se bucura și moralmente de stima cea mai mare) îi zicea dumneata lui nea Angio, bucătarul, care în schimb îi vorbea lui Gianni cu „mă" și „tu", ba uneori pe un ton de mustruluială.

Cînd era vorba de suflecat mînecile la treabă, ei nu așteptau să li se spună de două ori. Iar dacă puteau scuti pe un camarad de o oboseală, o făceau bucuros. În atîta amar de vreme, nici pe Gianni, nici pe ceilalți conducători nu-i supăra acest stil de viață, deși traiul la bord era al dracului de aspru. Se știe că pe un vas oarecare de marfă, chiar cînd navighează, este totdeauna de lucru. Dar pe o navă de recuperări, adică o navă „lucrătoare", și pe „Artiglio" îndeosebi, ostenelile țineau din zori și pînă-n zori. Adică lucrul începea de cum se crăpa de ziuă și se termina în cel mai bun caz în toiul nopții, pentru ca a doua zi s-o ia de la început, de cum răsărea soarele.

Munca nu-i speria pe oamenii aceștia. Ce-i împingea să se plîngă era salariul de mizerie. Toți aveau familie, o familie departe... Gianni le tot spunea:

[1] Nu figurează aici scafandrierul Alberto Bargellini, deoarece în perioada „Elizabethville" și la începutul perioadei „Egypt", el fusese trimis de Gianni pe vasul „Rostro" (n.a.).

— Aveți dreptate, băieți! Ce? Credeți că nu știu? O să mai încerc să vorbesc cu Quaglia. El e cel mare și tare.[1]

Era, pe de altă parte, limpede că administratorul delegat de la SO.RI.MA. nu vedea cu ochi buni si nu socotea folositoare scopurilor urmărite în munca de la bord prietenia la cataramă între toți acești oameni din Viareggio. Nu-i plăcea lipsa totală de atitudine autoritară la bord, lipsa de ifose ierarhice potrivit gradului deținut în echipaj. Trebuie adăugat neapărat că, pentru motivele mai sus arătate, nu-i trecea nimănui prin gînd să practice cu ostentație acest fel prietenos și dezinvolt de a se purta. Atitudinea afectuoasă era la oamenii aceștia o tradiție repetată din generație în generație prin locurile unde ei se născuseră. Și încă ceva. Erau, în felul lor, disciplinați, adică respectuoși cu cine merita respect. Dar nu se omorau cu supunerea în fața gradului. Nici unul dintre ei nu înghițea autoritatea de dragul autorității. Toate astea erau lucruri cu care Quaglia nu se prea împăca, înclinat prin firea lui la o concepție oarecum milităroasă asupra vieții. Un om chemat de el să ocupe un post de comandă trebuia să aibă, ca primă facultate, aceea de a se arăta sever cu inferiorii. „Elanul și iscusința, la vremea lor — îi plăcea mereu să zică — dar fiecare la locul lui." Asta era legea clasei sociale căreia îi aparținea. Era politicos, bogat și cultivat; era deci și puternic.

1 Exceptînd salariul lunar fix al scufundătorilor, care se ridica la 2.000—2.500 de lire cu totul; exceptînd cele 800 de lire pe lună ale căpitanului Tomei, cele 600 ale șefului-mecanic De Nardi, marinarii și oamenii de corvoadă primeau un salariu de 400 de lire și o sumă forfetară de 50 de lire pentru oricîte ore suplimentare ar fi fost obligați să facă (în această sumă era cuprinsă și provizia de pîine). Ca să-i îmbuneze, patronii nu se dădeau în lături de la făgăduieli repetate. Le promiteau premii după fiecare recuperare și un premiu special, excepțional, dacă vor regăsi vasul „Egypt", cel cu comoara sub covertă. În schimb, în acea perioadă, hrana era bună și destulă (n.a.).

Pentru toate aceste motive laolaltă, *commendatore*-le nu-l vedea cu ochi buni, mai întîi şi întîi, pe căpitan.

Căpitanul de cursă lungă Mario Tomei cunoştea Atlanticul pentru că îl brăzdase (aşa zic oamenii mării) în lung şi-n lat. Om drept şi serios, era foarte stimat, atît în ţinutul lui, cît şi în afară.

S-a întîmplat ca, spre sfîrşitul acelui septembrie din 1928, profitînd de calmul unei zile fără vînt, Quaglia să binevoiască a veni la bord ca să asiste la dragajul unei zone pe care doi piloţi din Brest i-o sugeraseră, asigurîndu-l că ei ştiu unde se scufundase „Egypt". Opt ceasuri n-au contenit un moment de a „ara" cu gheara înainte şi înapoi pe traseul indicat, fără să apuce nimic. Oamenii erau obosiţi, vremea dădea semne de înrăutăţire. Vîntul care montase marea acum căzuse. Şi, brusc, se lăsă ceaţa. Ca să nu-i apuce noaptea navigînd pe bîjbîite în acea zonă foarte periculoasă, la 10 mile nord de insula Ouessant, sau la vreo 20 de coasta bretonă şi la 30 de Brest, ar fi trebuit să se întoarcă la ţărm cît mai repede. Ceaţa era atît de deasă, încît căpitanul Tomei dădu ordin la maşini să meargă cu jumătate forţă.

La bord se mai aflau şi doi piloţi angajaţi de Quaglia pentru acel dragaj în ape necunoscute. Ei începură să-şi bată joc cu obrăznicie de teama lui Tomei. Jumătate forţă pentru nitică ceaţă ! Şi nu-şi precupeţeau ironiile şi gesturile mai degrabă insolente. Glasurile, Dumnezeu ştie de ce vînt aduse, ajunseră la urechile *commendatore*-lui, în cabina unde îl chinuia răul de mare din pricina greului balans al vasului ; acesta se duse la cei doi piloţi ca să afle de la ei dacă primejdia justifica într-adevăr încetinirea mersului. Plini de vanitate şi cu mult sarcasm, ei răspunseră rîzînd că pe o rută atît de uşoară şi sigură se putea merge cu toată viteza.

Pe de altă parte, ceaţa era deasă, de-ţi tăia vederea, văzduhul fiind nemişcat, iar marea, din ce în ce mai agitată. Tocmai atunci Tomei comandă

lui Giulio o voltă [1], ca să treacă „spre afară", adică la sud de Ouessant (ruta obișnuită pentru direcția Brest). Piloții își smulgeau părul din cap; apoi îi spuseră lui Quaglia că o lungiseră astfel cu cel puțin 8 mile, pe cînd dacă ar fi trecut „spre înăuntru" (adică pe lîngă coastă, de-a lungul temutului Chenal du Four), s-ar fi economisit și timp, și cărbune.

Exasperat din cauza răului de mare și impresionat de siguranța cu care vorbeau acei piloți, care, de! în apele acelea se chema că erau la ei acasă, Quaglia se duse sub puntea de comandă și-i strigă lui Tomei:

— Ei, căpitane, întoarce-te și treci „pe lîngă coastă"! Executarea!

Avea un ton aspru și peremptoriu.

Fără să-și piardă calmul, Tomei explică ce înseamnă Canalul Cuptorului (Chenal du Four) pe o mare agitată și pe ceață.

Încurajat de prezența la bord a celor doi piloți, Quaglia i-o tăie scurt, pe același ton:

— Fă cum zic, căpitane!

Foarte politicos, Tomei începu din nou să-i explice motivele lui. Îndelunga sa experiență îi dăduse omului o înțelepciune care celor de pe uscat putea să le pară o exagerată stimă față de propriul său rol pe vas.

— Fă cum ți-am spus! Vorbesc limpede? îl întrerupse Quaglia.

Atunci Tomei refuză. Celălalt strînse din fălci, scoase burta în afară și răcni ca un stăpîn:

— Execută ordinul! Execută ordinul! E în interesul dumitale! Îmi asum eu răspunderea. Asta nu-i destul?

Aceste așa-zise responsabilități de patron, el, Mario, ca un încercat lup-de-mare, le cunoștea prea bine, căci le simțise pe pielea lui în toate timpurile și țările, asociate cu pățanii urîte și căințe tîrzii.

[1] *Voltă*: schimbarea de direcție a unei nave, astfel ca vîntul să treacă dintr-un bord în celălalt.

— Domnule avocat, îi zise atunci căpitanul, pe uscat comandaţi dumneavoastră, dar la bord eu răspund de viaţa oamenilor şi de soarta vasului. Vă spun foarte serios că regret, dar vom continua să mergem spre larg. Apoi se întoarse către timonier: Ţin-te mereu spre dreapta şi sub vînt. Apoi către Vailante: Mai sondează. Ce fund avem?

— Treizeci şi două de *braccia scarse* [1], căpitane.

Tomei atunci se plecă spre telegraful de la maşini şi strigă prin tubul acustic (porta-voce):

— Stop, maşinile!

La bord nimeni nu scotea o vorbă. Singuri piloţii rîdeau cu hohote:

— Ăsta-i nebun, *monsieur* [2]!

Quaglia interveni furios:

— Ne jucăm aici? I-ascultă, dumneata ai înnebunit?

Tomei explică că se găseau, probabil, pe locul de mică adîncime de la Ouessant. Nu voia să riste.

— Mai bine să aşteptăm să se mai limpezească ceaţa, domnule avocat. Marea e rea.

Piloţii dădeau din cap, compătimitor. După ei, „Artiglio" se şi afla la sud-est de Ouessant, adică o bună bucată dincolo de locul de mică adîncime. Puteau naviga liniştiţi.

Tomei, care îşi vedea de treaba lui, dădu ordin să se lase numaidecît ancora.

Trecu un ceas, şi în cele din urmă ceaţa se risipi. În scurtul răstimp de senin, cu toţii putură vedea cu înfiorare că nava plutea la o sută de metri de recifuri.

Fără a se pierde în periculoase comentarii, Tomei porunci şefului-mecanic să înainteze cu toată forţa. Apoi lui Giulio:

[1] În metri, circa optsprezece şi jumătate (n.a.) *(braccia scarse:* braţe scurte, oarecum echivalentul coţilor la noi).

[2] *Monsieur:* domnule (în limba franceză în original).

— Cîrma în tribord! Banda dreapta[1], și apoi înainte!

Oricît de conștient ar fi fost de faptul că nu avusese dreptate, era prea evident că *signor commendatore* nu avea să i-o ierte lui Tomei. Cuiul pe care îl avea contra lui era vechi, și ca pretext pentru a scăpa de dînsul, era bun și ăsta.[2]

O dată cu reînceperea vîntului rău dinspre sud-vest, începu o furtună care dură opt zile. Și altele îi urmară.

Sezonul era terminat.

Pentru anul acela nu le mai rămînea decît să se reîntoarcă la Genova și să dezarmeze nava[3], pînă la primăvară.

Quaglia plecase. Scafandrierii și marinarii așteptau prima liniștire a mării pentru a o porni la drum. Ridicară ancora într-una din primele zile ale lui octombrie, mulțumiți că se întorc acasă. Numai pentru Mario Tomei aceasta trebuia să fie ultima călătorie pe „Artiglio". *Commendatore*-le nu mai dase nici un fel de semn în acest sens, dar toți știau și pricepeau că asta însemna o amenințare și pentru alții.

[1] *Banda dreapta*: deplasarea cîrmei înspre tribord (bordul drept al unei nave privind de la pupa spre prova) pînă la unghiul maxim.

[2] Acest episod mi-a fost relatat de scafandrierul Carlo Domenici, împreună cu marinarii Giulio Sartini și Vailante Cortopassi (n. a.).

[3] *Dezarmarea navei*: debarcarea temporară sau definitivă a echipajului în scopul executării unor reparații sau scoaterii navei din uz.

Capitolul IX

NOILE UTILAJE „TURETA" ŞI SISTEMUL LUI GIANNI PENTRU DRAGAREA OCEANULUI

Lunile pe care Gianni le petrecu între Viareggio şi Genova fură dăruite construirii noii „turete", devenită mai maniabilă, mai puţin incomodă şi mai sigură, graţie adoptării „zonelor sferice" [1] în locul vechiului tub „Togni", adică a învelişului cilindric normal. Rezultatele fură aşa de satisfăcătoare, încît convinseră pe cei de la SO.RI.MA. să adopte noua „turetă" pe toate navele lor de recuperări.

În lunile acelea Gianni proiectă şi puse să se construiască nişte cângi speciale. Una era cu declanşare automată, cu fălci plate şi înguste, în formă de foarfece, făcută dintr-o tablă de oţel groasă de 5 centimetri, iar alta, cu 8 fălci mici, dispuse în formă de petale de floare. Cînd era deschisă, amintea o imensă margaretă. Maxilarele ei se puteau strînge atît de tare, încît n-ar fi lăsat să le scape nici chiar o firfirică. O altă cange avea pense în formă de croşet, articulate în mai multe locuri, capabilă să scotocească chiar pe suprafeţe foarte mici. Semăna cu o gură de lup. Dar mai presus de toate, genială a fost aşa-zisa „reţea", adică un fel de cutie metalică perforată, asemănătoare celei folosite la macaralele de excavare ; atunci cînd gheare le cangei se strîngeau, obiectele mai mici prinse în ele nu mai puteau scăpa afară. Evident, Gianni se gîn-

[1] Sistem brevetat de inginerul Roberto Galeazzi din Livorno (n.a.).

dea la barele de aur și la sterlinele de pe „Egypt". Dacă ele ar fi scăpat din cange înainte de a fi ajuns la bord, nimeni nu le-ar mai fi putut prinde. Tot el concepu și construi o bigă specială, prevăzută cu un dispozitiv care să permită bigii normale de imersiune să-l miște pe scafandrier în toate direcțiile, deplasări care pînă atunci se făceau cu mari pierderi de timp, mișcînd vasul pe geamanduri.

În lunile cînd „Artiglio" stătuse dezarmat, Gianni studiase și schițase pe hîrtie de desen un procedeu de dragaj operant în ape ca ale Atlanticului (adică străbătute de curenți puternici și de maree care, în anumite puncte, ating o viteză de 6 metri pe secundă), cu funduri ondulate, împînzite de recifuri, răvășite de violente valuri de fund.

Prima experiență oceanică îl învățase, mai presus de toate, că în ape afurisite ca acelea, speranța și hotărîrile justificate față de tine însuți devin niște simple vorbe de amor.

Noul sistem lua numele de dragaj-cu-șalupa și întrebuința, în mare, o parîmă foarte lungă, tîrîtă de două nave care mergeau cuplate. Operație pentru care, în acel an, împreună cu „Artiglio", trebuia să plece și „Rostro".

Mario Raffaelli, care era al treilea scafandrier pe „Artiglio", fu trecut scafandrier-șef pe „Rostro", unde se aflau tînărul Raffaello Mancini și Alberto Bargellini. Acesta din urmă, înlocuit cu Fortunato Sodini, care era foarte tînăr, se întoarse împreună cu Gianni și Franceschi la bordul lui „Artiglio".

Ceea ce se dovedea a fi esențial în vînătoarea după epave era ca stabilirea locului, adică a zonei în care căutătorii aveau să se miște, să fie cît mai puțin vagă cu putință. Versiunea curentă, vrednică de oarecare credit, dădea ca bun punctul aflat la vest-nord-vest de Pointe du Raz, la o distanță cam de vreo 30 de mile, adică în afara vizibilității de pe coastă. În schimb, poziția calculată de căpitanul Hedbäck, care susținea că localizase epava în cursul cercetărilor sale din 1923, era cuprinsă între

48°06'05" nord și 5°29'30" vest. Cum și poziția stabilită de francezi, după cercetările conduse de Alain Terme în 1926, concordau cu acelea ale lui Hedbäck, existau motive să se considere că măcar această părere oferă oarecare garanții. Astfel se justifica hotărîrea de a începe cercetările plecînd de la aceste date.

Părăsind Genova către finele lunii mai 1929, „Artiglio" și „Rostro" ancorează la Brest la 2 iunie.

Pe „Artiglio", în locul lui Mario Tomei, *Commendatore*-le îl numise căpitan pe Giacomo Bertolotto, din Camogli. Pe celălalt vas rămînea căpitan Battista Carli din Genova.

Curenți puternici, pești și un dialog realist în timp ce reîncepe vînătoarea după epavă

În zorii zilei de 5 iunie, după ce dezlegaseră parîmele de ancorare la geamanduri, „Artiglio" și „Rostro" lunecau, amîndouă, spre larg. Motoarele mașinilor pufăiau ritmat în tăcerea portului. Lumina cenușie a zilei începuse să se amestece cu nourașii care fumegau fără a se dezlipi de apă. Orașul era așezat, în întregime, pe coasta care coboară spre port, cu casele vechi cățărate una peste alta. Bătrînele faleze stîncoase de la Le Goulet defilau domol, iluminate cînd și cînd de farurile ale căror raze luceau încă destul de viu.

Dincolo de golf, oceanul părea un giulgiu de mătase cenușie de-abia descumpănit de briză. Soarele răsări, și nava „Artiglio" făcu o plecăciune întîlnirii sale cu prima undă, care lunecă sferică și ușoară, parcă ar fi fost de ulei.

Navele se îndreptară către punctul desemnat de Hedbäck, ca să dragheze pe o suprafață de cel puțin două mile. Dar mai presus de toate, băieții își propuneau să pună la încercare noul sistem de dragaj și noile utilaje.

Era în epoca marilor maree. Rocile Seinei rămîneau acoperite de ape; afară de cîteva, care scoteau capul înconjurate de spumă. Reciful mortal, de care sute de corăbii se frînseseră, scînteia somnoros, cu botul ridicat înspre soare.

La amiază, cele două nave se găseau la punctul indicat de Hedbäck, în plin ocean. Marea era plată, cerul curat. Nu se zărea în jur nici umbră de coastă. Gianni ordonă să se lase la apă o geamandură, strigînd să se grăbească, pentru ca puternicul curent produs de marile maree să nu-i tîrască departe.

— Ăștia nu-s curenți marini. Astea-s rîuri. Fluvii cît toate zilele, îi explica Franceschi lui Bargellini, care atunci ieșea prima oară în plin ocean.

Oricît s-ar fi insistat asupra importanței unor asemenea fenomene și asupra pericolelor care ar fi derivat din ele, scafandrierii noștri din Viareggio continuau să vadă în toate acestea niște supărătoare piedici, iar nu, cum de fapt erau, o circumstanță cronică, permanent prezentă și decisivă.

Geamandura, prinsă de o ancoră care cîntărea patru tone, plutea între ape ca un harbuz roșu. Lorenzo și Vailante își luaseră sarcina să o lege urgent de „Artiglio."

Pentru a examina condițiile fundului, Bargellini (pe „Artiglio") și Mario Raffaelli (pe „Rostro") se pregăteau pentru o primă imersiune.

— Să încercăm „tureta", zise Gianni. Apoi, către nepotu-său: Hei, Carlo, e pusă la punct?

Carlo răspunse din cală că totul era în regulă. O mai încercaseră o dată la trei sute de metri adîncime, fără să-i găsească cel mai mic defect. Gianni era mîndru nevoie mare. Dar nu lăsa să se vadă.

O dezmierda cu ochii și mai-mai că se temea ca alții să nu i-o șifoneze.

— Vai de tine dacă nu te porți cu ea ca și cu o fată frumoasă! îi spunea nepotului său, care o avea în păstrare.

Cînd Bargellini fu gata, îl ridicară peste bord, apoi închiseră capacul cel greu și scoaseră palanul. „Tureta" semăna în acel moment cu o colosală crisalidă.

La un semn al lui Gianni, parîma începu să se depene, și „tureta", cu o fulguratie argintie, dispăru în verdele sumbru al apei.

Consecința acestei prime experimentări în largul mării a fost o impresionantă lecție despre reala forță a curentului. E de ajuns să spunem că Mario, în scafandrul metalic articulat (care putea fi supus în mod curent oricăror solicitări), deși era atîrnat cu o parîmă extrem de lungă, fu dus în voia valurilor așa de departe (cu o derivă [1] de 45 de grade), încît nu reuși de loc să atingă fundul. Din contra, Bargellini cu „tureta" s-a afundat dacă nu chiar vertical, totuși așa fel încît la 120 de metri să poată distinge un fund de nisip bătut, presărat cu scoici sfărîmate și cu pietricele. Dar mai ales izbutise să constate că apa era destul de limpede ca să se poată lucra fără ajutorul insuportabilelor lămpi. [2]

Era cam tîrziu pentru a începe dragajul. Legat de geamandura lui, „Artiglio" rezistase impetuozității curentului. În schimb, „Rostro", care cu un moment înainte se afla oprit la vreo sută de metri sub vînt [3], fusese în derivă la circa un kilometru și jumătate.

— Băieți! exclamase Gianni. Aici curentul e un bucluc mare...

În realitate, el se gîndea să-și prevadă „tureta" cu o ancoră proprie, peste greutatea lestului. Un

[1] *Derivă*: unghiul dintre direcția de deplasare intenționată a unei nave și direcția de deplasare determinată de vînt sau curenții maritimi.

[2] Vezi nota 2, p. 224 (n.a.).

[3] *Sub vînt*: în direcția vîntului.

dispozitiv, deci, care s-o țină legată de o parîmă bine întinsă. Cu această idee înfiptă ca un nit în creier, coborî în apă. Și nu-l mai văzu nimeni pînă la cină.

Aici nu mai era ca la Belle-Île în timpul lucrărilor la „Elizabethville". Se aflau acum pe drumul cel mai bătut, între Spania, Capul Finisterre și Marea Minecii. Asta explica lunga procesiune de nave pe care, din lături, le vedeau trecînd cu toate luminile aprinse, la mai puțin de o milă de „Artiglio". Aprinseră și ei luminile de poziție, care indicau calitatea lor de navă de recuperări în exercițiul funcțiunii : adică două lămpi roșii, ridicate la catarg, și cîte o singură lumină albă la prova și la pupa. Marea era mișcată ușor de o briză care îndepărta ceața. Doar din cînd în cînd hula, acea lungă, rotundă, solitară unduire a oceanului, venea să legene nava, asemenea unei ample răsuflări.

Cu picioarele depărtate, proptite în coronamentul pupei, Franceschi fixa suprafața apei, gata să repeadă în jos harponul asupra primului pește care s-ar fi lăsat vrăjit de globul de lumină al unei lămpi pe care anume o aranjase în acest scop. Din cînd în cînd, un gest. Întîi unul precaut, apoi altul de luare prin surprindere, agil și violent. Cîrligul era atunci repezit în picaj asupra peștelui, și Franceschi, fericit, urla :

— Veșnica pomenire !

Răcnetul îl deștepta, de fiecare dată, pe Sartini, care moțăia lungit între meandrele unei parîme groase de care își proptea spinarea. Nu încă treaz de tot, Sartini se strecura din beznă pentru a scoate cu un cuțit peștele din harpon. Fără măcar să catadicsească a se uita la pradă, el o arunca în găleată, repetînd pentru a nu știu cita oară :

— Tot nu te-ai săturat ? Dumnezeule-Doamne, ai un coș întreg ! De ce nu mergem la culcare ?

Aristide nu-i dădea atenție. Sau îi răspundea, după un timp :

— Stai aici, că acum îți aduc la bord un pește-cu-spadă. Și dacă vrei, chiar un pește-fierăstrău. Ai vrea tu, Giulio, o știu eu bine! Ia uite, nu ești în stare să ții ochii deschiși, și mai ai pretenție să te însori! Nu te uita așa la mine. Parc-ai fi Madona durerii!

— De la trei sînt în picioare.

— Brașoave! Cînd eram eu ca tine, știi ce făceam?

— Cînd tu te scoli, eu de trei ore dau în brînci muncind, și-s frînt de oboseală. Iar cînd tu încetezi lucrul, noi mai avem încă pe puțin trei ceasuri de osteneală.

— Asta-ți face bine, băiețaș.

— Vax! Pînă una-alta, nu reușesc să pun un gologan deoparte pentru cununie!

— Norocul tău și al Antoniettei.

— Aiurea! Dar vezi că eu vreau să mă-nsor. Dacă găsim tezaurul de pe „Egypt", cu premiul pe care o să-l primesc îmi plătesc datoriile, și cu restul mă căsătoresc.

— O să ne trezim cu toții nababi. Ai să vezi!

— Mda, ca după „Elizabethville"! Făgăduieli cîte poftești, socoteli berechet, dar nimeni pînă acum n-a văzut o para chioară!

— O să vină și asta, mi-a spus-o Quaglia.

— El spune multe. De pildă, c-o să urce plata cu 50 de lire. În timpul ăsta, eu tot 450 iau, mări și lați. Pas de te însoară cu banii ăștia! [1]

Franceschi, cu un gest scurt, îi făcu semn să se liniștească. Ținea harponul cu amîndouă mîinile. Cîteva clipe rămase încordat în această poziție, apoi, deodată, lovi. Dar după asta, urmă o înjurătură atît de năprasnică, că-i făcu să mormăie pe toți adormiții care se aciuaseră ici-colo pe covertă, la adăpost de briza care începuse să sufle mai des și mai rece.

[1] Dialog reconstituit după detaliile relatate de Giulio Sartini (n.a.).

Nici așa nu merge

Dragajul începu pe la 6 dimineața. Soarele alunga stratul de nori care se prindea de suprafața mării. Oceanul era calm. Părea o masă întreruptă doar de hulă, unduire care trecea înceată și rotundă.

Desfăcură parîmele de ancorare astfel, încît geamandurile să indice punctul respectiv.

Instalația de dragaj consta dintr-un cablu gros de oțel, lung de vreo cîțiva kilometri, cu cele două capete legate de pupa celor două nave, iar cu restul lungimii lăsat liber să spînzure în apă, și care era tras de cele două vase astfel încît să atîrne, pescuind pe fund.

„Artiglio" și „Rostro" trebuiau să navigheze întovărășite, la o distanță de 700—800 de metri una de cealaltă. Cele două nave fură puse pe direcția nord, de la geamandura nr. 1 încolo. Dar îndată după aceea, navele se îndepărtară către est, conform unui plan stabilit. Și așa, cale de o milă. După aceea, „Rostro" funcționînd ca pivot, ambele nave aveau să vireze la dreapta, pînă ce prova lor avea să fie din nou pe nord. La întoarcere aveau să treacă la stînga, sau, ca să vorbim pe puncte, la vest de punctul indicat de geamandura nr. 1, dragînd acea parte a dreptunghiului pe o altă distanță de o jumătate de milă. Între cele două nave fusese stabilit un fel de cod telegrafic, pentru a schimba între ele semnale.

Marinarul Lorenzo, care în cătănie învățase puțin alfabetul „Morse" cu fanioane, fusese promovat semnalizator pe „Artiglio". Dar alfabetul „Morse" nu era de fel potrivit. Greu de învățat și complicat. Mult mai bine cu fluierături, răcnete și gesturi. O fîlfîire violentă de fanion însemna: „Opriți-vă, că am agățat ceva!" O fîlfîire lentă, dirijată în jos, voia să zică: „Totul e-n regulă, dați-i înainte!" Dacă, dimpotrivă, fanionul era în-

dreptat spre stînga sau spre dreapta, trebuia să se vireze în acea direcție. Și așa mai departe.

La început, bizarul alfabet produse destul de multe echivocuri. Unele chiar primejdioase. Apoi, bunele reflexe biruiră, și cei doi semnalizatori fură în stare să se înțeleagă perfect în acest fel al lor.

De-abia se puseseră să dragheze fundul mării, cînd o fîlfîire de fanion, urmată de un șuier lung și de altul scurt, plecate de pe „Rostro", anunțară că în acel moment cablul se împiedicase în ceva. Bertolotto răspunse cu un lung semnal al cornului de ceață și, totodată, comandă șefului-mecanic să pună mașinile în *marche-arrière* [1].

La acea primă ieșire în largul oceanului, Gianni și tovarășii lui mai păstrau încă încrederea în hărțile maritime de navigație, așa că erau dispuși să ia de bună asigurarea că fundul oceanului e neted și fără stînci. De aceea, fiecare obstacol întîlnit îi punea în stare de excitație, ca pe niște băiețandri.

Opriră deci mașinile și începură să tragă de parimă cu ajutorul vinciului de la pupa. Obstacolul, de orice natură va fi fost el, se arăta rezistent. După presupunerile cele mai plauzibile, se putea într-adevăr să fi dat peste o epavă ; altfel, parîma pînă atunci s-ar fi desprins. Vinciul continua să se învîrtească. Douăzeci de minute după, parîma pe care voiau să o degajeze era atît de întinsă, încît „Artiglio" și „Rostro" stăteau aproape pupa la pupa. Parîma cobora, pe o parte, vertical în mare, iar pe cealaltă parte se ridica așa de întinsă, încît părea veșnic gata să sară cu o smucitură violentă.

Gianni n-ar fi ezitat să pună un scafandru să coboare, dar marea, o dată cu creșterea brizei, devenea tot mai agitată. Valurile și începuseră să se spargă în flancurile celor două nave. La drept vorbind, nu asta îl impresiona, nici curenții puter-

[1] *Marche-arrière* : a merge înapoi (în limba franceză în original), (în marină : marș înapoi).

nici, nici eventualele epave încîlcite pe fund; îl neliniștea numai faptul de a trebui să se cufunde în apă în vecinătatea unor parîme întinse ca niște corzi de ghitară, trase de niște nave neancorate. Gianni își roti privirea jur împrejur, pricepu și se făcu că nu bagă de seamă nimic.

— Mai dă-i încă două învîrtituri; dar încet, îi zise el lui Bargellini, care manevra vinciul.

La prima învîrtitură, parîma vibră ca sub lovitura unei descărcări electrice de înaltă tensiune. La a doua, se suci în sens contrar și veni în sus, relaxată. Cînd fu în întregime pe bord, Gianni se puse să examineze parîma atent pe porțiunea unde se degajase din obstacol, dar nu descoperi nici o urmă de rugină, nici de vopsea; doar puțin nisip. Semn că acolo nu fusese epavă, ci stîncă.

După ce restabiliră distanțele între nave, se puseră amîndouă să dragheze din nou zona. Dar oamenii își dădeau seama că lucrurile nu mergeau pe drumul cel bun. La fiecare cinci-zece minute, cablul opunea rezistență. Trebuia atunci iar să oprească și să repete lungile, exasperantele manevre, dar acum fără speranțele și căldura de la început. Cablul prezenta mereu slabe urme de nisip sau fragmente de alge amestecate cu fărîmături de stîncă. Zadarnic îi blestemară pe cei ce întocmiseră hărțile acelea nautice care dădeau ca sigur un fund neted și nisipos. În realitate, fundul era ondulat și împînzit cu recifuri îmbucătățite, în așa fel încît sistemul acela de dragaj, așa cum era conceput, echivala cu a se lăsa la voia întîmplării.

„O privire pe hartă, scrie D. Scott [1], ne va arăta cum marele masiv de stînci numit Chaussée de Seine merge, plecînd de la țărm, aproape drept spre locul indicat de punctul lui Hedbäck, ca și cum acest masiv nu este decît simpla continuare a lanțului de dealuri care alcătuiesc peninsula Douarnenez. După hartă, rocile nu se întind mai

[1] *Op. cit.*, p. 136 (n.a.).

în larg decît geamandura de la Ar Men, pe cînd în realitate ele se întind nu mai puțin decît pînă la punctul lui Hedbäck."

Înainte de a se însera, parîma era atît de tocită și roasă, că la prima agățare nu rezistă și se rupse.

În timpul cît le-a trebuit ca s-o repare, cele două nave fuseseră luate în derivă și duse departe, la peste 2 mile de ruta fixată, împinse de un curent de 4 noduri [1].

În asemenea condiții, nu mai rămînea decît să se găsească un sistem de a menține parîma astfel ridicată deasupra fundului încît să evite stîncile, dar totodată să și poată agăța epavele. Prima idee fu să se țină parîma suspendată cu ajutorul unui număr bine calculat de mici balize de-a lungul ei. Dar acestea nu prea erau lesne de obținut imediat. În tot cazul, Gianni voia cel puțin să încerce să atîrne, la o anumită distanță pe parîmă, cîteva ancore mari, astfel ca partea centrală a parîmei, sub acele greutăți, în loc să înainteze bălăngănind și pescuind, să stea bine întinsă.

Soluția se arătă destul de eficace. Dar, logic vorbind, ea dădea loc la multe dubii și nedumeriri, precum și la numeroase neajunsuri. E suficient să ne gîndim că distanța parîmei față de fund depindea nu numai de greutățile atîrnate, dar și de viteza navelor, precum și de distanța dintre acestea, adică niște date susceptibile de continue și incontrolabile variații. Afară de asta, îngreuiată astfel, draga uza raiul [2] de la palan și putea să dezaxeze tamburii la cel mai mic obstacol. Să se adauge la toate astea și cumplita trudă, imensa cantitate de muncă cheltuită pentru a smulge, de fiecare dată, ancorele în momentul dezlegării parîmei rămase agățată, plus atîtea alte supărătoare inconveniente.

[1] Circa 7,5 kilometri pe oră, adică o viteză egală cu jumătate din viteza maximă pe care o puteau obține acele nave (n.a.).

[2] *Rai* : scripete.

Gianni era tocmai pe punctul de a dispune să se renunțe la acel sistem de dragaj, cînd parîma rămase încă o dată prinsă. Izbitura fusese atît de violentă și de neașteptată, încît axul tamburului scăpă, și vinciul fu scos din funcțiune. Cu un asemenea dezastru la bord, nu le mai rămînea decît să se înapoieze imediat la Brest.

Quaglia în cerc, și un romb în mijlocul oceanului

Multor oameni bogați și cu vază le face plăcere să distribuie prime și gratificații. *Commendatore*-lui nostru, însă, nu. Chiar cînd era categoric cazul s-o facă, el prefera să spună un invariabil : *„Très bien !"* [1], însoțit de o scurtă mișcare a mîinii, care îl dispensa să mai adauge : „Și acum puteți pleca".

El însuși admitea — și găsea totdeauna și motivele — că așa trebuie procedat. Ca să respecte un principiu, zicea el. Scurt, fără alte comentarii.

În politică, tot așa. Deși avea în cap multe idei foarte explicite, prefera să se apere cu gesturi, sau făcînd cu ochiul, sau înflăcărîndu-se, bineînțeles în funcție de circumstanțe și de interlocutor. Totuși, sfîrșea prin a nu mai face un mister din faptul că în multe probleme era împotriva fascismului (în scopul, bineînțeles, de a fi pe placul francezilor, pe care îi socotea, pe toți, la fel de colorați în roșu). Pe de altă parte, vorbea de țara lui ca de o corabie în sfîrșit bine guvernată („ducele", corporațiile etc.).

În ciuda acelui amabil *„très bien"*, care ținea loc de gratificații, la Brest toți îl serveau cu deplină seriozitate. Pînă și autoritățile se arătau cu el res-

[1] *Très bien* : foarte bine (în limba franceză în original).

pectuoase și deferente. Căci pentru aceștia toți el reprezenta nu numai avuția, ci, mai presus de toate, însemna „Artiglio", cu oamenii săi extraordinari. Niște oameni care aduceau pe uscat, în lumea aceea de bretoni încuiați și cîrcotași, o atmosferă de fapte eroice și de sărbătoare.

Commendatore-le își fixase „cartierul general" la „Café Continental", la o masă umbrită cu pînză verde. „Café Continental" era locul de întîlnire al păturilor mijlocii ale orașului. Prietenii săi de cafenea erau adeseori Alain Terme, cîțiva ofițeri din marina franceză (oameni de o corectitudine perfectă), apoi cîțiva liber-profesioniști și, în sfîrșit, numeroși furnizori amabili, în căutare de afaceri. Și să nu-l uităm pe locotenentul Alberto Cuniberti din marina de război italiană, specialist în submarine, aflat la Brest în calitate de trimis al Ministerului Marinei din Italia.

În mijlocul lor, Quaglia se impunea nu numai prin robusta lui constituție fizică (cîntărea peste un chintal), dar și prin felul — ba chiar plăcerea — cu care știa să-și dea ifose și să prezideze. Erau momente cînd părea convins că, în fond, nu există pe lume decît el, iar ceilalți, mai mult sau mai puțin importanți, existau numai și numai pentru a-i da lui posibilitatea să se distingă. Dispus din principiu să se arate combativ (polemica, spunea el, e sinonimă cu democrația), adecva acestui scop gesturile sale și o franțuzească gîndită în genoveză, care nu lăsa timp pentru reflecție, pentru concesii sentimentale sau de hatîrul pitorescului. Quaglia era om de afaceri. Ca atare, fiecare vorbă sau acțiune a sa avea un caracter cît se poate de concret, cum îi tot plăcea să repete, îmbina utilul cu realitatea. Dar arma lui secretă era rîsul, hohotele lui de rîs, împotriva cărora, ziceau francezii, *„rien à faire"*, nu era nimic de făcut. O izbucnire năvalnică, contagioasă, cu brațele desfăcute, cu palmele lipite de pîntece, cu capul dat pe spate.

Față de subordonați, schimba și ritmul și registrul; numai cu scafandrierii folosea o foarte nedefinită cale de mijloc. Cu ei mergea pînă acolo încît le oferea uneori chiar și de băut două degete de vermut sau de șampanie (nu din meschinărie), dat fiind că cei mai mulți dintre oamenii lui Gianni, și Gianni însuși, nu prea puneau gura nici pe băutură, nici pe tutun, oricît le-ar fi fost de poftă.

Astfel se petreceau lucrurile la „cartierul general". Dar conversațiile importante Quaglia obișnuia să le poarte la el în cameră.

În dimineața care urmă după proba de dragaj, timpul rău persistînd, Quaglia ținu sfat în salonul mic de pe „Artiglio". După el, punctul stabilit de fostul căpitan de pe „Egypt" [1] trebuia să fie mult mai aproape de cel fixat de ei (adică de el și de Gianni) decît de „Punctul lui Hedbäck" [2].

La sfîrșitul unei lungi și mai degrabă însuflețite discuții, la care participau și căpitanii Carli și Bertolotto, și francezul Alain Terme, *commendatore*-le desenă pe hartă o arie romboidală, în centrul căreia se afla „Punctul căpitanului"; în vîrful unghiului de deasupra, adică la nord-nord-vest, punctul dat de Amiralitate; iar la capătul de jos al figurii, adică la sud-sud-est, „Punctul lui Hedbäck". Rombul avea o lărgime de 5 mile (9,250 kilometri) și o lungime de 8 (circa 15 kilometri). După Gianni și după părerea generală, nava „Egypt" trebuia să se afle în vreun punct din zona nord-vest a ariei indicate.

A doua zi vîntul se mai potolise. Dar deși marea nu mai clocotea așa tare, masa de nori apăsa greu, și barometrul nu dădea semn de urcare.

Fiindcă „Artiglio" era silit să stea în port ca să repare palanul, sarcina de a marca cu geamanduri

[1] Punct transmis în timpul semnalelor de S.O.S. : latitudine 48°10' nord, longitudine 5°30' vest. Poziție care de atunci înainte avea să se numească „Punctul căpitanului" (n.a.).

[2] Vezi nota 2 de la p. 112 (n.a.).

suprafața de cercetări fu încredințată lui „Rostro". Era vorba de o operație care ar fi răpit somnul multor buni căpitani și care era și mai dificilă acum, din cauza vremii îngrozitoare. Fără vînt, ceața începuse să fumege, chiar să se și subțieze, dar în larg, unde mai și ploua, ceața era soră cu bezna.

Prima belea serioasă: găsirea geamandurii lăsate de Gianni la „Punctul lui Hedbäck", adică în zona primului dragaj. Treabă grea chiar și pe o bună vizibilitate, mai ales că prin acele părți ale Atlanticului, chiar și cu cer senin, o bună vizibilitate nu depășea 4 mile (circa 7,500 kilometri). Ca să dăm un exemplu de aceste greutăți, e de ajuns să ne referim la epoca primelor căutări întreprinse de Alain Terme. Două nave de recuperări, „Iroise" și „Pélican", comandate de oameni care își petrecuseră întreaga viață în apele acelea, au trebuit să piardă zile întregi pînă să-și regăsească geamandurile. Un punct vopsit cu roșu nu este un palat, și a da de urma lui la 50 de kilometri depărtare de coastă, printre valuri încoronate cu spumă, nu e posibil decît dacă... trecînd pe acolo, ai dat peste el...

Dar sarcina căpitanului Carli nu se oprea aici. Ca să-și așeze geamandurile întîi la cele patru unghiuri laterale ale rombului, apoi la celelalte două, extreme, și una la centru, adică în „Punctul căpitanului", el trebuia să acopere o suprafață de 20 de mile pătrate (37 kilometri pătrați), avînd și grijă să nu lase curenții puternici și mareele să abată nava din drum.

Plecă sub o ploaie cu clăbuci, pe o ceață neagră și groasă, care reducea vizibilitatea la vreo 2 mile, pe o mare cu valuri scurte, despicată de curenți. Era spre ziuă. Întru nimic intimidat de vremea rea, „Rostro" își continuase drumul după busolă și, înainte de a se înserа, geamandurile erau toate la locul lor, în punctele dinainte stabilite. A fost o performanță care a produs destulă — și legitimă —

uimire. Ultimele două geamanduri, marcate pe hartă cu numerele 4A și 1, au trebuit să le așeze în poziția lor exactă tocmai în momentul cînd se dezlănțuia o furtună.

În aceeași noapte Carli legă nava la geamandura nr. 1, unde în zorii zilei următoare, conform planului, trebuia să se întîlnească cu „Artiglio" pentru a începe dragajul. Dar marea se înrăutățise considerabil în timpul nopții. Spre ziuă, cu tot soarele apărut pe cerul limpezit de vîntul care se întărise, Carli radiotelegrafie că dragajul era deocamdată imposibil. Liberă parîma și o porni, în ruliu, cu toată viteza, către Brest.

La luptă cu punctele

Vremea rea ținu o săptămînă. Împotmoliți în port, după două zile oamenii de pe „Rostro" și de pe „Artiglio" epuizaseră toate distracțiile, fără a excepta micile plăceri pe care Brest le oferea în cîteva din ale sale întunecoase și strîmte ulicioare. Cinematografe erau două; dar nimeni nu îndrăznea să pomenească de cel de-al doilea.

Lîngă bătrînul Bois, pădurica din spatele portului, se afla „Brasserie de la Marine", berărie-dancing, puțin îndrăgită de viareggienii noștri, fiindcă era frecventată de ofițeri de marină francezi, de dansatoare care-și dădeau o importanță teribilă și se ciorovăiau între ele ca niște pisici. În cealaltă parte a orașului se afla „Ermitage", local care mergea cum trebuie: cu mai puține pretenții și cu mai multă distracție. Dar trebuia să faci coadă ca să găsești loc și o fată cu care s-o pornești la dans. Totuși, acesta era localul unde echipajele italiene își petreceau de preferință serile libere.

Singura neplăcere stupidă, care aproape că se putea numi provocare, și care îi făcea pe italieni

să nu se mai simtă la largul lor, era comportarea bretonilor. Bretonii (marinari și lucrători de toate vîrstele) refuzau să se împrietenească cu italienii. Erau mai mult ironici decît invidioși. Și mai ales încăpățînați în ideea fixă că în echipajele lui „Rostro" și lui „Artiglio" toți sînt fasciști. Și asta în ciuda ideilor antifasciste manifestate de marinarii și scafandrierii italieni. Bretonii, dacă erau nițel băuți, deveneau agresivi, aruncîndu-le în obraz mojicii și batjocuri, care, una peste alta, erau totdeauna exclusiv de ordin politic: *„Fascisti!"* le spuneau ei pe italienește și cu profund dispreț.

E deci ușor de înțeles în ce situație neplăcută se găseau italienii din ziua cînd Quaglia, amenințînd cu severe sancțiuni, inclusiv imediata repatriere, a impus oamenilor săi să evite orice neînțelegere, de orice natură, cu francezii.

În schimb, fetele erau drăguțe și se purtau bine cu ei.

Săptămîna petrecută pe uscat a fost consacrată unor noi cercetări și informări, mai concrete, care modificară simțitor planurile de campanie.

Lucrurile au decurs astfel: cu permisiunea Amiralității, comandorul Terme (fratele domnului Alain Terme), membru în Statul-major naval, cotrobăind prin arhivele Prefecturii maritime, pusese mîna pe înregistrarea completă a tuturor radiogramelor primite la Brest pe cînd „Egypt" se scufunda. Acele documente nu mai fuseseră niciodată consultate de cei care pînă atunci efectuaseră cercetări cu privire la epavă. Erau niște fraze laconice, transmise prin ceață, la mic interval una de alta, în noaptea de 20 mai 1922. Ele dezvăluie azi dramaticele faze ale catastrofei. Iată aici cîteva, mai semnificative, pe care le reproducem *in extenso* [1]:

[1] *In extenso*: în întregime (în limba latină în original).

Nr. 1 *Din stația* Pointe du Raz *către* prefectul maritim, *Brest: „Am localizat vaporul în pericol; drum*[1] *277° orele 19,01".*

Nr. 2. *Retransmis de stația Mengam* (de-a lungul coastei, la nord de Le Goulet): *„S.O.S. S.O.S. S.O.S., poziția 10°48' nord, 5°30' vest, «Egypt»".*

Nr. 3. *Stația* Ouessant *către* serviciul radiotelegrafic, *Brest: S.O.S. de la «Egypt» drum 217°, orele 18,08'".*

Nr. 4. *Stația* Ouessant *către* prefectul maritim, *Brest: „Primit de la «Egypt» (M.M.G.) S.O.S., poziție 48°10' nord, 5°30' vest".*

Nr. 5. *Stația* Ouessant *către* prefectul maritim, *Brest: „De la 19,12', ora cînd «Egypt» a dat poziția sa, nu s-au mai primit alte semnalări de la această navă. Vaporul «Cahiracon», care era la 9 mile de «Egypt» în momentul dezastrului, s-a transportat la fața locului și a semnalat la orele 20,50'. Sîntem aici pe poziția indicată M.M.G., nu reușim să găsim nici un semn, nici să-i auzim sirena, nici radioul."*

Nr. 6. *Stația* Ouessant *către* prefectul maritim, *Brest: „La orele 23,02', «Cahiracon» ne-a semnalat: la orele 22,30' nu am reușit să găsim urma M.M.G. Acum continuăm călătoria. La orele 21,50' vaporul «Cahiracon» ne-a semnalat: nu am găsit nimic altceva decît bărci de pescari. Continuăm drumul spre Bordeaux."*

După o ultimă confruntare a radiogramelor cu așa-zisele puncte de reper oficiale („Punctul căpitanului", „Punctul lui Hedbäck" și „Punctul Amiralității"), localizările posibile ale navei „Egypt" se deplasau din unghiul nord-vest al ariei trasate pe

[1] *Drum:* unghiul pe care-l face planul de simetrie al navei (linia de credință) cu direcția nord-sud.

hartă către unghiul sud-est. Concluzia era apreciată ca extrem de utilă.

Quaglia, Gianni, Terme, Carli și Bertolotto fură de acord să dragheze numai pe jumătatea meridională a suprafeței romboidale, între geamandurile 1, 2, 2A și 4A. Fără a acorda prea mult credit hărților maritime, dar avînd încredere în informațiile comandantului Școlii de ofițeri de submarine din Brest, după care în acea zonă fundul ar fi fost neted și nisipos, hotărîră să opereze mai departe cu obișnuitul sistem al parîmei pescuitoare, așteptînd ca șantierul naval să fi realizat draga suspendată, prevăzută cu greutăți și flotoare, așa cum o proiectase Gianni, pe baza desenului nepotului său, Carlo Domenici.

Capitolul X

UN ŞIRAG DE RECIFURI LA „PUNCTUL LUI HEDBÄCK"

Foarte devreme, cînd abia se crăpase de ziuă, în dimineaţa de luni 17 iunie 1929, „Rostro" şi „Artiglio" lunecară afară din port, către geamandura care semnala „Punctul lui Hedbäck".

Valurile moarte ale ultimei furtuni continuau să coboare. Dar erau aşa de lungi şi distanţate, că navele le înfruntau unul cîte unul, fără să ia apă.

În realitate, „Rostro" plecase mai înainte, pe la 2 noaptea, adică cu două ore avans, fiindcă era un vas mai puţin rapid. Ca să facă cele 45 de mile şi ceva ale parcursului (circa 85 kilometri), îi trebuiau şase ore şi jumătate, pe cînd „Artiglio" o scotea la capăt în mai puţin de cinci.

Dincolo de linia care uneşte farurile de la Le Conquet şi Camaret, aşezate pe părţile opuse ale recifurilor golfului, soarele răsări pe un cer transparent şi senin. „Artiglio" se găsi însă deodată în faţa unui banc de ceaţă gălbuie. Era aşa de compactă, că părea hotărîtă să reziste la orice lovitură. A fost ca şi cînd s-ar fi intrat într-un tunel. Acolo, înăuntrul negurii, nu se auzea decît semnalul de ceaţă al farului de la Pierres Noires, care îşi urla avertismentul la o milă depărtare.

Nu era ceaţă obişnuită. Era fum. O imensă cortină, mirosind atît de urît a pene arse, că-ţi tăia răsuflarea. Dimensiunile ei depăşeau un kilometru. O dată trecuţi de ea, navigatorii văzură iarăşi soarele strălucind, iar mirosul mării părea şi el

mai plăcut în aerul dimineții. Fumurile, duse de briză, lunecau, jos, pe apă, detașîndu-se din numeroase puncte de pe coasta apărată de vînt a insulei Molène, unde locuitorii ardeau alge pentru a extrage iodul din ele. Era singura îndeletnicire a acelor oameni.

Înainte de a relua drenajul în aria meridională a rombului, Gianni vru să mai probeze o dată, în „Punctul lui Hedbäck", un sistem care, după spusele lui, ar fi evitat căderea în capcana stîncilor. În locul parîmei simple tîrîte din pupa, el suspendă, peste bord, de brațul vinciului fiecărei nave, o ancoră de patru tone, de care legă noua parîmă. În felul acesta, ancorele puteau fi ridicate sau coborîte extrem de ușor; iar în cazul cînd această parîmă s-ar fi încurcat brusc, ancorele ar fi împiedicat-o să dezaxeze tamburul vinciurilor. Trebuie adăugat că adîncimea imersiunii se putea varia după plac chiar în timpul lucrului și, în sfîrșit, că avînd o astfel de parîmă, mult mai ușoară și nu tîrîtă din pupa ci trasă lateral, se putea evita apropierea dintre cele două nave și deci falsificarea rutei.

O dată noul dispozitiv amenajat, „Rostro" se legă la geamandură, iar „Artiglio" începu a se învîrti împrejur, folosindu-l drept pivot, pe o rază de peste 800 de metri.

Dat fiind că nici un obstacol nu fusese semnalat, ancorele fură coborîte cu 15 metri, și dragarea reîncepu în jurul lui „Rostro".

Nu trecu un sfert de ceas, și sirena de pe „Rostro" sună de două ori. Semn că parîma se încurcase. Gianni, de pe „Artiglio", începu să ridice ancora încet, lăsînd nava să deriveze în voie spre „Rostro". Nu era încă la jumătatea drumului, cînd, deodată, cablul veni sus, moale și fără nici o urmă de rugină sau de vopsea.

Distanțele fură din nou restabilite, și rotirile împrejurul lui „Rostro" reîncepură.

În timpul refluxului curenții deveniseră atît de impetuoși, încît a fost necesară o pauză de două ceasuri. Reluară lucrul după prînz.

Către seară erau cu toții frînți. Dar mai presus de toți, marinarii. Pe ei apăsa greul acestei munci. Giulio, Costante, Vailante, Lorenzo și nostromul Amedeo Raffaelli simțeau literalmente că li se tăiaseră brațele. Munca fusese extrem de dură.

În zori părăsiră „Punctul lui Hedbäck" și se îndreptară către latura meridională a rombului, dragînd la vest de acesta. Navele înaintau împerechеate, la distanță de circa un kilometru, tîrînd o parîmă lungă de mai bine de 1.500 metri.

Desenele tehnice de la Școala de ofițeri de submarine din Brest și hărțile maritime prezentau niște frumoase funduri de mare nisipoase, netede și plane, cu indicații de sondaje și o mulțime de cote de nivel subliniate. Dar iată că această zonă oceanică se dovedea a fi o adevărată răzătoare, cu dealuri și văi, presărată cu stînci.

Dragau de vreo treizeci de minute, cînd tamburul palanului de pe „Artiglio", deși cu frîna pusă, începu să se învîrtească. S-ar fi produs obișnuita și dezastruoasa stricăciune dacă Bertolotto, căpitanul, nu ar fi comandat, la iuțeală, să se pună mașinile să meargă înapoi.

— De data asta e prinsă de-a binelea! strigă Bargellini, scuturînd parîma, care dispărea aproape perpendicular în apă.

Cu eforturi supraomenești, se puseră să ridice parîma palmă cu palmă. Și la fiecare învîrtitură, chiar dacă n-o spuneau cu voce tare, în tot cazul își spuneau în gînd: „Să sperăm că, de data asta, am plesnit-o!"

Înfășuraseră din parîmă cîteva sute de metri, cînd, chiar din senin, parîma de oțel începu să vibreze, se smuci și veni sus, relaxată. O așezară din nou. Apoi, cu toate înjurăturile, se puseră iar pe dragat, cu o răbdare îngerească. Un cîrd de zburdalnici delfini adulți (mai mult curioși decît

neexperimentați) veniră să adulmece vasul pînă lîngă bordaj.

Franceschi dădu un țipăt:

— Iute, Giulio, adu-mi trăsnetul!

Dar cînd Sartini sosi cu harponul, iscodind apa, Aristide îi mulțumi cu un șirag de vorbe grele. Delfinii erau acum în larg, înconjurați de cercuri de spumă, ca niște vîrfuri de stînci ieșind din mare.

— Adio, friptură! se lamentă Aristide, care își și imaginase cum aveau să fumege feliile frumoase, atîrnate de catarg.

Și doară delfinii fuseseră colea, la nasul lor, ca niște căței! De ajuns să fi întins brațul!...

Fu întrerupt de urletul sirenei. Parîma iar se înțepenise. Manevra se repetă, și inimile erau iarăși pline de nădejde. Cu piepturile goale, asudați leoarcă, oamenii își scandau ritmul muncii la fiecare brasă: „Hei, rup! Hei, rup!" Încă una, și după vreo două sute de metri, parîma vibră din nou, se smuci și veni iarăși, moale, sus.

E ușor de spus că oamenii aduseră la loc parîma, și că iarăși îi dădură drumul în apă... Ușor de spus. În realitate, manevra comportă o muncă uriașă. În cazul fericit cînd nu surveneau accidente (parîma ruptă, sau foarte încîlcită, sau înnodată etc.), numai pentru ca s-o adune și s-o strîngă la bord le trebuia oamenilor 40—50 de minute. Lungimea parîmei trecea de un kilometru și jumătate. În cazuri mai rele, timpul trebuia înmulțit cu doi, sau cu trei. Cînd se draga, nava se deplasa în medie cu o viteză de jumătate milă pe oră, și uneori chiar mai încet. Nu era deci nici un motiv de veselie dacă te gîndeai la zecile de kilometri pătrați care trebuiau dragați.

Parîma era în apă, navele se mișcau, cînd, iată, după vreo sută de metri, parîma se încordă. Deci, din nou ridic-o cu vinciul! Era parcă scris ca, după cei treizeci de metri obișnuiți, să se petreacă din nou același lucru. Preocuparea cea mare era

fundul stîncos, de aceea nimeni nu dădea prea mare atenție curenților. Aveau însă să-și aducă aminte de acești curenți pe la ora 6 seara. Din pricina rupturii parîmei, accident devenit o întîmplare obișnuită, Gianni comandase încetarea lucrului pentru ziua aceea. Oamenii se treziră atunci căutînd zadarnic geamandurile. După socotelile lor, trebuiau să se găsească la vreo patru mile la vest de „Punctul lui Hedbäck", mai precis, la unghiul sud-vest al rombului marcat de geamandura nr. 1. Înșfăcînd lunete și binocluri, cercetară îndelung fiecare metru pătrat pe o rază de cîteva mile jur împrejur, dar nu văzură decît apă și iar apă. Multora le plăcu să se amăgească cu gîndul că geamandura, smulsă de furtună, fusese luată în derivă. Era și asta posibil, deși geamandurile erau fixate cu ancore de patru chintale, cu lanțuri solide și cu parîme masive de oțel.[1]

Toate eforturile de a găsi geamandura nr. 1 dînd greș, „Artiglio" și „Rostro" făcură o voltă și o apucară spre est, către „Punctul lui Hedbäck", convinși că vor petrece noaptea legați la acea geamandură (nr. 2). Dar nici aceea nu se găsea nicăieri. Atunci radiotelegrafistul Arcuri chemă Ouessant și Pointe du Raz, ca să li se comunice poziția. După stațiile franceze, navele fuseseră derivate cu opt kilometri la sud de „Punctul lui Hedbäck".

— De ce? De ce? protestă Bertolotti, care își pierduse răbdarea. Ați înnebunit cu jucăriile voastre?! (Aparatele de radiotelegrafie.) Ia stați nițel, că vă arăt eu vouă! și dădu ordin timonierului să se deplaseze cu opt kilometri spre stînga.

[1] Așezarea balizelor în ocean comportă și ea multe greutăți. Dacă parîma e scurtă, undele de flux fac ca geamandura să apese pe parîmă, și e posibil ca, după un timp mai lung, aceasta să se rupă în vecinătatea punctului de legătură. Dacă, din contra, e prea lungă, atunci bucata de lanț de pe fund, încolăcindu-se în jurul ancorei din pricina mișcării rotative a geamandurii, se scurtează și, după cîteva zile, se poate rupe (în vecinătatea punctului de legătură) (n.a.).

Apoi, cu viteza maximă, o porni drept spre nord, urmat de „Rostro". Gianni îl lăsase să facă ce vrea. Atlanticul începuse să-l pună pe gînduri.

Asfinţise, cînd iată că de la prova babord [1] se putea vedea geamandura cea roşie, cu imensul său 2 piturat cu ceruză.

Neluînd în seamă curenţii, fuseseră deviaţi opt mile spre sud. Aşa că, în loc să dragheze la vest, bătuseră o zonă la sud-vest, adică în afara rombului şi departe de marginile lui.

În sfîrşit, urme de rugină şi pete albicioase, în timp ce izbucneşte furtuna

Să continue a doua zi să scotocească în zona aceea cu o simplă parîmă pescuitoare, era absurd. Au să se întoarcă acolo cu draga cea nouă, care era aproape gata. Afară de asta, din pricina curenţilor, orientarea cu busola nu era posibilă. Nu mai rămînea decît să dispună un lung şir de geamanduri şi să dragheze paralel cu acesta.

Spre ziuă, ambarcară geamandurile 3 şi 4, în timp ce „Rostro" ridica pe cea cu nr. 1. Acestea, împreună cu vreo cîteva balize mici, fură aşezate în linie dreaptă, pe o direcţie care mergea de la nord la sud, trecînd prin „Punctul lui Hedbäck", la o distanţă de un kilometru şi jumătate una de alta.

La început, totul merse strună, dar în dreptul „Punctului lui Hedbäck, parîmele începură să se tot agaţe de stînci. Se deplasară atunci spre geamandura aşezată mai la nord, cu gîndul să dragheze la sud, pe latura opusă liniei-bază. Dar şi acolo

[1] *Prova babord* : în faţa şi înspre stînga navei.

dădură peste recifuri. După cîteva atingeri, cablul rămase prins țeapăn.

— Arcuri ! strigă Gianni radiotelegrafistului. Comunică-i imediat lui Quaglia că cu parîma simplă este imposibil de dragat. Apoi se răzgîndi și adăugă, categoric : În loc de imposibil, pune *absolut imposibil*. Ai priceput ? După care adăugă, dar cu un glas mai scăzut : Dacă nu ne crede, să vină să vadă, în loc să se răsfețe la cafenea.

Apoi se întoarse la pupa, să dea o mînă de ajutor celorlalți la dificila operație de ridicare a parîmei. Trebuiau desfăcute nodurile, evitate încîlcirile, schimbate porțiunile prea uzate. Numai atunci parîma putea fi din nou lăsată la apă.

— Nu-i doresc o treabă ca asta nici celui mai mare dușman, bombănea Franceschi, vîrînd într-una mîinile în găleata cu apă sărată pentru a și le spăla de sînge.

Tot înfășurînd și desfășurînd acel cablu metalic, care cîntărea trei kilograme la fiecare metru, toți aveau mîinile într-un hal fără hal.

Lîngă Franceschi, care dădea apă la moară celor care bombăneau, se afla unul care sta și tăcea chitic, închis în gîndurile sale. Era Alberto Bargellini.

— Măi Alberto, mă prind pe o sută de lire că te gîndești la nevastă-ta, îi zise Franceschi, doar așa, ca să-i destupe gura.

Bargellini, fără măcar să ridice privirea de pe lucrul pe care îl făcea, zise, adresîndu-se firului de metal care se derula :

— Așa e. Și nu mi-e rușine s-o spun.

— Și de ce dracu te-ai rușina ? Crezi că n-am trecut și noi prin asta ? De-abia te-ai însurat. Ai luat, din dragoste, o fată frumoasă și de treabă. Cum ai putea să nu te gîndești la ea ? Dar mai bine mărturisește-mi un lucru : e adevărat că i-ai declarat domnișoarei Alfea așa : „O să ne căsătorim în ziua cînd or să mă trimită să caut o comoară" ?

Bargellini se opri și, fără să-și ia privirea de la parîme, zîmbi scumpei amintiri care îi înfiora gîn-

durile, amintirea vocii ei. Şi tot ei, nu lui Franceschi, păru că-i răspunde :

— Într-adevăr, mă săturasem pînă peste cap să-mi tot rumeg mizeria de dimineaţă pînă seara pe şantier. Cînd m-a chemat Gianni la Genova pentru SO.RI.MA., săptămîna următoare am dus-o pe Alfea la altar. Aşa e.

— Ce mai capodoperă mai eşti şi tu, Alberto ! Cu o meserie ca a noastră n-ar trebui să ne legăm pe viaţă. Azi aici, mîine colea. Acasă eşti numai o dată pe an. Dar poftește de porunceşte inimii cînd se apucă să danseze în piept ca o geamandură ancorată ! Să fiu al dracului dacă nu mi-ar plăcea şi mie să-i dau un picior muncii ăsteia şi să mă aşez frumos cu nevasta şi băiatul într-un loc tihnit ! De-ar fi chiar să vînd midii de dimineaţă pînă seara, pe o plajă din răsărit !

— Ia mai las-o, Aristide ! se auzi o voce. Nu mai spune nerozii. Zici aşa acum fiindcă îţi sîngerează bătăturile, dar aş vrea să te văd pe tine, care faci pe poetul, trăind din vînzarea midiilor !

Era glasul lui Nazzareno, nostromul, care îşi îndrepta mijlocul, ca să-şi mai destindă şalele.

— Ia uitaţi-vă la dînsul ! zise Franceschi, arătîndu-l cu mîna lui mare. Poate că şi el e din ăia care „iubesc" marea în aşa hal încît nu pot sta locului pe uscat ! De fapt, te-am văzut cînd eram la Viareggio cum ţi se strîngea inima în ultimele zile. Parcă erai un ucenic în vacanţă !

— Da, familia. Dar subsemnatul... e de ajuns un singur semn, şi gata ! Uite-mă iar aici ! Şi dacă mă gîndesc şi eu, ca omul, la cei de acasă, nu sînt din ăia care fac din asta o boală !

— Tu, supralicită Franceschi, tu vorbeşti aşa doar fiindcă ai gură. Dar aş vrea să-ţi pot citi gîndurile, şmechere ! Familia şi copiii, de acord, adio şi n-am cuvinte ! Dar îmi pun capul rămăşag că dacă ţi-ar reduce salariul la jumătate, ai veni cu subsemnatul să prepari midii, cu un acoperiş de frunze deasupra capului.

— Mă, băieți ! strigă Gianni de dincolo de catarg. Mi se pare că azi suflă vînt de-acasă. Scade oare barometrul ?

— Mă, Gianni, sări Franceschi, uite-l aici pe Nazzareno, care, cu jumătate salariu, n-ar veni să vîndă midii pe plaja din răsărit.

— Măi, Nazzareno, cîntă Gianni pe un ton mieros, nu cumva te-ai certat din nou cu nevastă-ta ?

— Nici gînd. Dar subsemnatul nu suferă de melancolie. Asta e, și gata. Dacă-mi place să călătoresc, de ce n-aș spune-o ?

— Să călătorești e una și să te omori cu munca, așa cum facem noi, de cum răsar stelele și pînă răsar iar stele, e o altă socoteală. Ascultă-mă pe mine, Nazzareno ; dacă te-ar trece la jumătate salariu, de ce nu vrei să recunoști că...

— Eu nu-s ca dumneata, unchiule.

— Și cine crezi că ești tu ? Ia uită-te mai bine la tine...

— Are dreptate unchiul, se mărgini să replice Vailante, care își sugea rănile de pe bătăturile macerate.

— Midii, midișoare proaspeteee ! striga pe un ton cîntat, tonul vînzătorilor ambulanți, caporalul Vivaldi, în fața bocaportului de la compartimentul mașinilor, cu bărbia pe brațe și fața strălucind de sudoare.

— Cum să nu, începu să behăie Sartini, și cine n-ar face-o ? Poate că ne este scris pe frunte : sare și tutun.

— Tu potolește-te ! îl repezi Franceschi. Mai întîi pune mîna pe-o nevastă, și numai după asta întoarce-te aici, dacă vrei să fii ascultat.

— Crezi că ești cine știe ce pentru că ai nevastă și un băiat ?

— Taci, moluscă ! îl repezi din nou Franceschi, măsurîndu-l din ochi pe deasupra umerilor. Apoi, către Bargellini, proaspătul însurățel : Ia vorbește tu, pustiule !

— Încă o învîrtitură. Curaj, zise acesta, și parîma e gata!

— Îl vedeți? Așa e el, observă decepționat Franceschi, în timp ce echipajul se străduia să dea din nou drumul cablului în apă. Așa e dumnealui. Nu vorbește, sau dacă deschide gura, o face ca să-și cîștige salariul. Hei, Gianni, m-auzi? Ar trebui să faci raport la Quaglia. Puștiul merită să i se urce leafa.

Gianni se mulțumi să zică:

— Dacă cei din Brest nu se grăbesc cu parîma cea nouă, atunci, cînd o avea Bargellini trei feciori, noi o să fim tot aici și o să continuăm să ne facem răni la mîini. Sînt mai multe stînci pe fundul ăsta blestemat decît sub Moletto, la Viareggio! [1]

Sirena de ceață de pe „Rostro" se puse să urle pentru a treia oară, semn că erau gata cu partea lor de parîmă.

— Gata, băieți? întrebă Gianni pe marinarii care terminau de înfășurat la pupa. Se întoarse către Bertolotto, care aștepta, în picioare, pe puntea de comandă: Răspunde-le, căpitane. Sună de trei ori.

Cele două nave se deplasau încet înainte, în timp ce oamenii lăsau parîma la apă cu brațele. Lupta cu recifurile reîncepea, cu migală. Toți erau cu gîndul la stînci, și nu la epave. Așa că, puțin mai tîrziu, cînd cablul se agăță din nou, se auziră înjurături și mormăituri împotriva recifurilor. Cablul se înțepenise bine. Rezista la toate eforturile și manevrele făcute pentru a-l degaja. De atîta furie cu care trăgeau de palan, la un moment dat „Artiglio" și „Rostro" se apropiaseră atît de tare, încît oamenii puteau să vorbească de pe un bord pe altul.

— Să încercăm a-l face să lunece! strigă Gianni.

[1] Am socotit utilă această paranteză dialogată ca să dau o idee asupra vieții la bord în general și asupra stării sufletești a unora dintre personaje în acea deosebită împrejurare. Informațiile mi le-au furnizat mai ales Domenici și Raffaelli, cu care am avut putința să vorbesc mai mult și, în acel tradițional grai al lor, viu și precis, să prind psihologia momentului (n.a.).

Acum toți ochii erau ațintiți la capetele parîmei, rigidă ca o bară de oțel, în timp ce „Artiglio" o ridica, iar „Rostro" o lăsa în jos. Mareea cobora, curentul devenea violent, și parîma, totuși, rezista. Nu cedă nici atunci cînd vîntul de nord-vest ridică un val scurt și cînd navele, neputînd oscila, își descărcară toată energia asupra parîmei.

Convingerea că agățaseră o epavă cîștiga teren în inima fiecăruia. Altfel devenea inexplicabilă o asemenea rezistență, precum și vibrația ușoară care venea din fund și pe care o simțeai atunci cînd puneai mîna pe parîmă.

Gianni, fără să ia seama la vorbele celorlalți, o zbughise jos, să-și pună maioul de lînă, boneta roșie [1] și pantalonii de pînză cauciucată, strigînd lui Domenici să pună imediat „tureta" la vinci.

Aventura se anunța plină de riscuri. Dacă s-ar fi rupt parîma (ceea ce se întîmplase așa de des pînă atunci) cînd Gianni s-ar fi aflat pe fund, navele ar fi pornit-o în derivă și l-ar fi tîrît pe scafandru, încurcîndu-l în vreun loc oarecare pe epavă. În acest caz, nimeni nu-l mai putea ajuta. Dar se mai putea întîmpla și altceva : să rămînă prizonierul parîmei, înnodată și imposibil de descurcat din pricina curentului puternic. Multe altele se mai puteau întîmpla cu niște nave care nu erau ancorate cu propria lor ancoră, aflate în plin ocean, cu mareea care cobora, împinsă de un vînt puternic și razant. Acestea erau motivele pentru care Gianni nu pusese pe altul să se scufunde.

— Gianni... începu Franceschi.

Poate voia să-i spună să nu exagereze ; poate voia să-i spună să-l lase pe el, că... tăcu însă, la un gest scurt și semnificativ al tovarășului său.

Gianni coborî, dar nu reuși să atingă fundul. Cu toată lungimea cablului, rămase suspendat la vreo douăzeci de metri adîncime, tîrît de curentul impe-

[1] Un fel de bonetă rotundă, de lînă *(papalina)*, de culoare roșie, ca să evite reflexele în ferestruica de pe „turetă" (n.a.).

tuos. Cînd ieşi din „turetă", turba. Era convins că acum aveau de-a face cu o epavă. Şi atît de sigur că se găsesc pe poziţia cea bună, încît de teamă să n-o piardă, ordonă lui Carli să aşeze acolo la iuţeală geamandura. După aceea, lăsă la apă barca cu motor, în care pierdu o oră cu sondaje, tîrînd pe fund o cange pe care nu reuşi s-o agaţe de nimic. Nemulţumit, se gîndi să facă să explodeze o mină (aşezată vertical lîngă geamandură), în speranţa că vreun obiect plutitor din epava îmbucătăţită de explozie ar putea veni la suprafaţă. Explozia fu violentă, dar nu aduse decît cîteva alge albicioase şi un peşte-diavol [1], bun doar pentru o cină gustoasă.

În timpul acesta, oceanul devenise atît de agitat, încît primele valuri stropeau coverta, plescăind. Mecanicul-şef apăruse la bocaportul de la compartimentul maşinilor, ca să se vaiete că ţîşniturile de apă ajungeau pînă jos la el. Dar toţi se uitau acum la Gianni, care intenţiona să se scufunde cu „tureta", legat de o ancoră de patru tone... Cînd, deodată, parîma, cu o smucitură care făcu nava să se cutremure, se rupse în două.

Capătul, ridicat imediat la bord, purta urme de rugină roşie şi pete de culoare albicioasă, asemănătoare unor granule de pitură. Nu era greu să te laşi dus de presupuneri. Era desigur o epavă. Rămînea însă de văzut dacă epava era „Egypt", sau cine ştie ce altă navă. Nu există locşor în Iroise [2] care să nu fie, pe fund, plin cu carcase. Nu degeaba regiunea era numită „cimitirul vapoarelor".

Toate transatlanticele companiei „P. & O." [3] aveau coca piturată în negru. În schimb, coşurile, catargele, suprastructurile şi şalupele erau de un cafeniu-tabac-deschis. Ce rost aveau atunci acele urme albe pe cablu?

[1] Sau *cefalòttera*, peşte de formă rombică, care poate atinge trei metri lăţime. Trăieşte şi în mările Italiei, dar la mari adîncimi (n.a.).

[2] Partea din Atlantic care scaldă coastele bretone (n.a.).

[3] V. nota 3 p. 107 (n.a.).

— Cabinele, observă Franceschi, dacă „Egypt" s-o fi despicat...

— Îl iei drept un harbuz? îi răspunse Gianni.

Acum începuse el, Gianni, să se îndoiască şi să încline pentru ipoteza vreunui alt vas. De altfel, era de ajuns să-ţi arunci ochii pe harta maritimă, ca să vezi cît de multe epave erau semnalate în acea regiune. La 119 metri, vase necunoscute; la 123 metri, „Don Carlos"; la nord-est de Ar Men, „Urubitarte" şi „Tijuca"; mai la sud, „Notre-Dame du Secours", „Isle of Hastings", „Grimstad", „Avristan", „Risholm", altă navă necunoscută, „Valle", „Aztek", „Lindeskov", „Robinson", „Sully" şi multe altele.

Rămîne însă de spus că aceste hărţi maritime, consacrate epavelor care zăceau pe fund, nu fuseseră întocmite cu prea mare atenţie, deoarece la vremea cînd au fost tipărite (şi cînd scafandrierii puteau coborî cel mult la 20 de metri) navele înecate în adîncimile acelea fuseseră date ca definitiv pierdute. De aceea, la stabilirea poziţiei epavelor, înregistrarea putea lesne prezenta erori de trei sau patru mile.

A doua zi fu imposibil să se reia cercetările. Timpul se înrăutăţise pentru multă vreme (nu se mai întîmplase vreodată să poţi conta în Atlantic pe mai mult de trei zile calme consecutive). Valurile izbeau şi se spărgeau, curentul înainta cu 4 noduri pe oră, vîntul se intensifica de la ceas la ceas. Încercarea lui Gianni de a atinge fundul cu o ancoră drept lest se dusese deci dracului. Nu mai rămînea decît să lase gemandura pe locul cu pricina şi s-o steargă, cu vîntul dinspre pupa şi cu toată viteza, către Brest.

Capitolul XI

UN RECORD MONDIAL

Cînd marea se hotăra să coboare, sub puternicul vînt de sud-vest, marinarii poposeau în port pe cel puțin patru zile.

La 26 iunie aurora se arăta promițătoare. Oceanul, cu toate undele sale ușor umflate, putea fi numit un ocean calm. Briza încă nu se ridicase, pînze de nouri se destrămau la suprafața apei, dungi albe-fumurii pe cenușiul spălăcit al mării. La răsăritul soarelui, „Artiglio" și „Rostro" se legănau în regiunea farului de la Camaret, care tocmai încetase să clipească. Briza sufla și mătura și resturile de ceață firavă, așa că acum vizibilitatea era bună, pe o mare netedă. Pe la 7 căzu și briza, iar apa era ca oglinda. În văzduhul cald și nemișcat se vestea una din acele acalmii toride, care doar în memoria bătrînilor marinari ai corăbiilor cu pînze se mai leagă de amintirea unor întîmplări adeseori tragice.

La 11, cele două nave dragaseră o frumoasă porțiune din suprafața meridională, marcată cu geamanduri. Dar fără rezultat. Afară, bineînțeles, de obișnuitele agățări în recifurile de la răsărit de „Punctul lui Hedbäck".

Pe o asemenea mare neașteptat de liniștită, Gianni socotea că ar putea fi coborît un scafandrier cu nava legată doar la prova; hotărî deci să se în-

toarcă iute la punctul unde, ultimă oară, fusese așa de sigur că parîma se rupsese într-o epavă.

Ajunși la fața locului, marinarii lansară la apă o geamandură, și „Artiglio" se legă la ea.

Gianni avea de gînd să supravegheze personal delicata și primejdioasa mișcare a navei. Aceasta urma să se rotească în același sens cu mareea, într-un vast cerc în jurul geamandurii. Gianni îi spuse lui Franceschi să se bage în scafandrul metalic. Zece minute mai tîrziu, în timp ce Carli îl încheia cu ajutorul cheii-tubulare, el se amuza să dea palme și picioare cui se nimerea. Fu coborît în timpul refluxului, la orele unu și jumătate precis.

— Fila! Fila îți zic! insista el ca un obsedat, strigînd prin telefon în urechile lui Gianni, ca să împiedice curentul să-l ducă în derivă.

Îi trebuiră doar 75 de secunde ca să atingă fundul [1]. La 15 metri adîncime dădu peste (așa o nu-

[1] Socot necesar să dau detalii asupra acestui episod. Căci în acea miercuri, 26 iunie 1929, Franceschi stabilea un nou record mondial de profunzime, de viteză a coborîrii și de ședere la fund. Recordul aparținuse englezilor, care-l obținuseră cu cîteva zile înainte (19 iunie), în condiții experimentale, la o adîncime de 334 picioare * (101,87 metri), pentru o durată de 20 de minute. Precedentul record fusese american (finele anului 1915 !), obținut cu un scafandru semirigid și în condiții cu adevărat eroice, în cursul salvării submarinului „F. 4" în largul Honolulului. Acești americani ajunseseră la 300 picioare (92,330 metri) și stătuseră pe fund 12 minute. Iar înaintea lor, recordul îl bătuseră englezii, la 70 metri. Trebuie să relatăm însă că recordul lui Franceschi avea să fie și el depășit (tot așa, în condiții normale de muncă, nu în condiții de competiție sportivă sau de salvări eroice) de către scafandrierii viareggieni Raffaello Mancini (scafandrier-șef pe „Raffio") și Enrico Petrucci, în campania de lucru 1949—1950, în larg, în dreptul lui Saint-Nazaire, în cursul recuperării a trei mii de tone de plumb în bare de pe nava „Nayo", scufundată la 150 metri adîncime. Acești doi scafandrieri lucraseră în fiecare zi 6 pînă la 8 ore consecutive la acea adîncime, și asta multe luni de-a rîndul, servindu-se de așa-zisa „turetă luminoasă" (n.a.) prevăzută cu un reflector puternic, care permite scafandrului o vizibilitate mai mare).

* *Picior :* unitate de măsură pentru lungimi, echivalînd cu 0,3048 metri.

meau scafandrierii) „ceață". Era un banc de microscopică viață animală, densă și lăptoasă, care îl împiedica pe Franceschi să vadă la o palmă distanță. La 30 de metri, un curent puternic îl devie o bucată bună de la verticală. Apa era limpede și putea distinge pînă la 10 metri. La 50 de metri adîncime, noapte neagră. De data asta era o „ceață" datorită în parte refracției luminii pe straturile vegetale submarine de culoare verde-închis, alternînd cu benzi oblice mai deschise. Iar la 80 de metri, iadul: un fel de învălmășeală, un fel de tumult de umbre neliniștite. Puțin după aceea, Franceschi constată, după barometru [1], că mai trebuia să coboare vreo 50 de metri. Asta îl făcu să se simtă năpădit de obișnuita emoție care îl cuprindea de fiecare dată cînd era gata-gata să atingă fundul. Căci atunci începeau îndoielile, suspiciunile și gîndurile rele. Cu fața lipită de cristalul ferestruicii, se puse să fixeze atent apa, ca să fie sigur că coboară, dar trebui să aștepte un timp. Fără un punct de referință, în acea masă compactă de apă, comparabilă cu o materie solidă, avea senzația unei complete imobilități. Trebuia să aștepte ca un corpuscul oarecare, o mică bulă, ceva, orice — de culoare mai închisă sau mai deschisă — să treacă prin dreptul ferestruicii. La 100 de metri, culoarea apei și apa însăși se făcuseră atît de dense, încît părea că se freacă zgomotos de pereții scafandrului. La acea adîncime aproape că nu putea să-și miște brațele și picioarele. La 110 metri, curentul îl învîrti ca pe un titirez. Marile brațe metalice, deschise și întinse înainte, funcționau ca paletele unei mori de vînt. [2] Franceschi privi în sus, spre

[1] În loc de manometre speciale, preferau să se regleze după un barometru de bord obișnuit (aneroid) (n.a.).

[2] În Atlantic, și mai ales sub coastele Mării Minecii, curenții stîrnesc pe fund continue și alternante mișcări de flux și reflux, adevărate fluvii care, mai ales în timpul mareelor, întîlnindu-se cu alte coloane impetuoase de apă, îl tîrăsc și-l trag pe scafandrier de parc-ar fi făcut din plută (n.a.).

conul de lumină (unic semn pentru scafandru) care îl mai lega de tovarășii săi de viață. Privi în sus, dar nu zări decît o licărire plăpîndă, care abia avea putere să se răspîndească. Jos însă începu să distingă pete. Fiecare din ele putea fi fundul. Dar nu trebuia să se lase amăgit. Una era Mediterana, și altă socoteală Atlanticul. Dacă s-ar fi aflat în apele italiene, ajuns la acest punct al coborîrii, n-ar fi șovăit să strige : „*Bo !*" Dar aici nu putea. Aici trebuia să aștepte pata sigură, sau măcar una ceva mai limpede, cam așa cum ceața face pată în bezna nopții. O văzu, sau așa i se păru, și atunci strigă prin telefon :

— Parc-aș fi ajuns. M-auzi ? (Acel „parcă" și acel „m-auzi ?" le spusese ca să-și dea curaj și să dea o marjă de speranță calculelor sale.) Apoi adăugă : Încet, înainte.

Era imposibil să se fi înșelat. Și, de fapt, chiar și atinsese fundul tocmai în momentul cînd credea că ar face bine să se uite mai îndeaproape la acea pată limpede. Cînd atinse fundul, șocul, în sine destul de ușor, la acea adîncime se amplifică și deveni o lovitură bruscă, zguduindu-i interiorul craniului.

— Hristoase ! Vreți să mă dărîmați ?

— Ehe, Aristide ! Ce ți s-a întîmplat ? Răspunde ! Ai pățit ceva ?

Vocea lui Gianni îi suna ca a unui băiețaș aflat cine știe unde, pe un vîrf de munte.

— Nimic. Nimic. E-n regulă. Trage-mă sus cam o jumătate de metru. Altfel, trebuie să mă țin cocoșat.

Găsise un fund plat, neted, cu nisip dur, de culoare cenușie. Barometrul de lîngă el marca „frumos, stabil", la 773,4 mm. coloană de mercur, corespunzător unei presiuni atmosferice de circa 1,053 kg. pe cm^2 ; la adîncime presiunea era de

13,6 kg. pe cm², ceea ce echivalează cu o adîncime de aproximativ 134 [1] metri.

Rămase o oră și trei sferturi la acea adîncime neatinsă pînă atunci de un om cu echipament de scafandru. Și ar fi putut sta un timp mai îndelungat dacă s-ar fi aprovizionat cu o rezervă suficientă de sodă caustică granulată.

În ziua aceea cerul era acoperit cu o pătură subțire de ceață care ușura condițiile de vizibilitate și permitea scafandrierului să vadă bine în jurul său, pe o rază de aproape 6 metri. Niște pete făcute de scoici sfărîmate, cîteva lespezi mari de stîncă, toate înclinate pe aceeași parte, ca dinții unui enorm rașpel de dulgherie. Nu văzu nimic altceva. Stîncile erau negre, acoperite de o stranie vegetație filiformă, extrem de întesată, nu mai lungă de o jumătate de metru, de culoare alburie. Altminteri, întîlnea doar infime organisme, un pufușor brun-trandafiriu, crenguțe delicate care, la atingere, se retrăgeau ca niște coarne de melc. Mai era și un fel de mușchi sau lichen albicios, cu foițe crețe, mucilaginoase, avînd formă de algă. Erau și alge, complet albe. Nu se crezuse încă pînă atunci că la asemenea adîncime ar putea să viețuiască o lume vegetală atît de variată. [2]

[1] Controlată ulterior după lungimea cablului readus la bord, adîncimea atinsă de Franceschi a fost în ziua aceea de circa 134 de metri. David Scott, în *op. cit.*, p. 174, afirmă că presiunea exercitată asupra scafandrierului a fost de 182 livre* pe fiecare *inch* ** pătrat, echivalînd cu o adîncime de 70 de brațe, adică circa 131 de metri. Este, evident, o eroare. De altfel, și raportul numeric și însești calculele furnizate de acest autor nu se dovedesc a fi prea exacte. Să se adauge că, la o astfel de adîncime, o presiune de circa 14 kilograme pe fiecare centimetru pătrat ar echivala cu mai multe sute de tone pe toată suprafața scafandrului (n.a.).

[2] Ca urmare, „British Museum" din Londra avea să fie primul care să ceară scafandrierilor de pe „Artiglio" eșantioane din toate acestea (n.a.).

* *Livră:* unitate de măsură pentru greutăți, egală aproximativ cu 0,500 kilograme, folosită în special în țările anglo-saxone.

** *Inch:* unitate de măsură pentru lungimi, echivalînd cu 2,54 centimetri.

Franceschi, împiedicat să se miște de curenții puternici, cerea să fie deplasat cînd într-o direcție, cînd într-alta, ca să se poată apropia treptat de petele negre care păreau prove de carcase. Se putea mișca cel mult lateral, cu înaintări de cîțiva centimetri, iar brațele le putea urni cam tot atît, și asta cu prețul unor eforturi foarte mari. Percepea, din cînd în cînd, un fel de zgomot înăuntrul creierului, urmat aproape totdeauna de pauze apăsătoare, care îi dădeau o senzație de paralizie dureroasă.

În tot acel timp, „Artiglio", purtat în derivă de puterea mareei, executase cam un sfert de tur în jurul geamandurii. Dacă socotim că parîma de ancorare măsura 190 de metri, se poate stabili că Franceschi fusese tîrît, pe fund, de-a lungul unui arc de circa 300 de metri. După calcule, epava ar fi trebuit să se găsească la jumătatea acestui arc.

Gianni încercă să miște nava spre nord-est, dar Franceschi transmise că și în partea aceea nu vedea decît obișnuitele stînci. Curentul devenise atît de puternic, încît nu se putea ține fix pe fund. Numai că, dacă s-ar fi dezlipit de fund, ar fi trebuit să aștepte foarte mult pentru a se putea reașeza la loc.

Gianni puse să-l aducă pe Franceschi la bord. Cînd acesta sosi la suprafață, era ora trei și cincisprezece minute. Afară de cîteva pete de umezeală pe umeri și la genunchi, din pricina infiltrațiilor prin încheieturile aparatului, nu se plînse de alte neajunsuri. Se arăta liniștit și de loc obosit.

Acea imersiune, cît se poate de utilă, demonstra o dată pentru totdeauna imposibilitatea de a draga cu o simplă parîmă pescuitoare pe un fund pretutindeni presărat cu roci. Nu le mai rămînea decît să ceară executarea noii drage-suspendate, în construcție la Brest.

Profitînd de vremea aceea extraordinar de frumoasă, Gianni decisese să continue cercetările, fie

chiar cu parîma pescuitoare, ca să nu aibă remuşcări dacă epava ar fi fost ulterior localizată chiar în acel punct.

Ziua următoare, abia începuseră să dragheze, că din nou parîma rămase prinsă, cam la doi kilometri mai la nord de „Punctul lui Hedbäck".

Coborî acum Bargellini. Dar nu văzu decît bucata de stîncă, asemenea dinţilor unei rozătoare. Încîlcită sub una din aceste lespezi, regăsi şi recuperă cu cangea parîma pierdută de „Artiglio" la prima cercetare.

Cu sufletul la gură în mijlocul ceţii

În acea perioadă de timp frumos, scafandrierii noştri făcuseră în medie patru ore de imersiune pe zi. Munca lor, deşi infructuoasă, a făcut barem ca bogata lor experienţă să se îmbogăţească şi mai mult.

Astfel de acalmii erau neobişnuite în acele ape nordice. Nu era exclus ca, vremea menţinîndu-se frumoasă, oceanul să le pregătească vreo manevră perfidă. Şi, într-adevăr, în fiecare seară, la asfinţit, soarele dispărea îndărătul unui zid uriaş de vapori violacei, care se întindeau cît vedeai cu ochii. Alteori, acest perete violet se oprea la 6—7 mile. Atunci, marinarii de pe „Artiglio" sau de pe „Roştro" puteau auzi sumbrele semnale ale vapoarelor, care urlau îndelung acolo, în interiorul peretelui de ceaţă.

Negura, pricina atîtor naufragii prin apele acelea, reducea oceanul la un strîmt coridor de beznă. Oamenii o ştiau şi măsurau cu temere, în fiece seară, distanţa care îi separa de acel zid uriaş.

Ceața cea mare se ivi în prima zi a lui iunie. În zori. Era a șasea noapte consecutivă petrecută în larg. Negura veni cu un foșnet de pînze, cu un fîșîit printre sarturi și printre straiuri. Apoi se făcu tot mai groasă și tot mai neagră, aproape solidă.

Pe la ceasul 10 urlă de trei ori cornul de ceață. Un muget lung, urmat de două mai scurte. La avertismentul lui „Artiglio", răspunse „Rostro", ancorat la jumătate de kilometru depărtare.

Marea, de un calm total, nu lăsa să se audă nici măcar plescăitul apei la coca vasului. Căldura toridă a zilei contrasta cu răceala glacială a serii.

Lumina felinarelor de drum murea pe o rază de cîțiva metri. Oamenii mai mult ciuleau urechile decît holbau ochii. Nu scoteau o vorbă. Nu făceau nici un zgomot. Depărtat, des, ca o oprire după punct, un muget, urmat de alte două mai scurte, rupea tăcerea. Mai înalt cu un ton, deși anemiat de distanță, îi făcea ecou un alt muget. Atunci „Artiglio" reîncepea. Și „Rostro" îi răspundea. Și tot așa, ceasuri după ceasuri.

Din cînd în cînd, neașteptat și sfîșietor, un semnal foarte aproape. Erau marile transatlantice, sau voluminoasele vapoare de comerț, care navigau pe drumurile lor obișnuite. Așa se întîmplase și cu „Egypt". Acum oamenii se gîndeau la „Egypt", dar la navă, nu la comoara de pe ea. Se gîndeau la catastrofa naufragiului. Și oftau ușurați dacă urletul se auzea din nou, mai îndepărtat.

Nimeni n-a dormit prea mult în noaptea aceea. Ședeau așa, opriți în ocean, de-a lungul unuia din cele mai bătute drumuri din lume.

Franceschi spusese scurt și apăsat:

— Eu nu vreau să fac pe șoarecele mort în cușcă.

De aceea, se instalase la pupa, ținînd în mînă o lampă pentru ademenit peștii, iar în cealaltă mînă, o plasă cu mîner lung.

Peste cîtva timp se apropie Amedeo, cu un chiștoc în gură, cu mîinile în buzunare, cu gulerul hainei ridicat.

— Nu-i rău pentru o noapte de vară. Ce zici?

— Zic că la noi în țară, la ora asta, promenada e plină de oaspeți străini, iar ai noștri se topesc de căldură, așezați pe pragul casei.

— N-am mai văzut în viața mea așa namilă de ceață. Să sperăm că o să se ridice vîntul, altminteri mîine o să fim siliți să rămînem la ancoră.

— Ce face? Să rămînem pe loc aici? Expuși ca niște coji de nucă la pinteni din toate părțile? Ești nebun, Amedeo? Dacă mîine e ceață, o ștergem la Brest, poți să fii sigur.

— Păcat. Acum s-ar fi putut draga bine și iute... Stai! Trage-l sus! Uite-l cum se agită!

Aristide apucă cu amîndouă mîinile bățul plasei și, dintr-o smucitură, aduse la suprafață plasa.

— Luminează-mi, zise el.

Amedeo Raffaelli, care, cu un an înainte, se îmbarcase pe „Artiglio" ca marinar, era acum nostrom, și continua să învețe. Voia să-și ia brevetul de căpitan. Era un băiat serios și avea voință.

În plasă țopăiau doi heringi și un batog, care sfîrșiră drept în hîrdăul de lîngă spirai[1].

Scăpați de două ori ca prin urechile acului

Către dimineață, ceața se făcuse încă și mai densă și opacă. Navele mugeau, marea era imobilă, lamentațiile păreau că vin de acolo de jos, din carcasele scufundate.

Pe la 6, un vapor trecuse așa de aproape de ei, că îi auziseră distinct bătăile regulate ale mașinilor

[1] *Spirai*: mică fereastră orizontală în puntea unei nave (uneori înclinată și protejată cu grilaje), care servește la luminat și la aerisit.

și descărcările de apă. Amedeo, care se afla la sirena de semnalizare, smuci așa de tare de sîrmă, că mai-mai să rămînă cu ea în mînă. Atunci, de pe vaporul celălalt plecă o voce tare urîtă, care începu să bombăne pe englezește niște lucruri nu prea greu de înțeles. Multă vreme după asta, „Artiglio" tot mai dansa în propriul său făgaș.

De Nardi, șeful-mecanic, care stătea fără nici o poftă în compartimentul de jos, închis în sala mașinilor, venea mereu să-și arate fața cărămizie în dreptul bocaportului.

Cine nu dădea prea mare importanță primejdiei era Bargellini. Ședea în cală, cu Carlo Domenici, care ungea brațele, picioarele, spinarea și pieptul scafandrilor metalici și punea benzi de cauciuc la încheieturi.

Marinarii care spălau rufele pe punte păreau că le bagă și le moaie în ceață, și apoi că storc ceața din ele. Alții ședeau pe marginea cușetelor, în cabinele de la prova, și-și mai cîrpeau din lucruri. Giulio Sartini reîncepea mereu o veche melodie pe ghitara care părea dezacordată, în timp ce cornul de ceață al lui „Artiglio" urla pe neașteptate și destul de aproape. Franceschi, ca un cotoi, dădea tîrcoale în jurul bucătăriei, iar Maurizio și Amerigo nu-l slăbeau din ochi. Bucătăria era o cutie de fier, de vreo doi metri pe unu, în centrul navei, sub puntea de comandă.

La amiază, căpitanul Bertolotto își manifestă intenția de a pleca de acolo. Chiar cu prețul pierderii unei poziții bune, n-ar mai fi stat pe un drum unde urletele de alarmă se repetau neîntrerupt. Lui Vailante și Lorenzo, care erau de cart [1], li se ordonă să vină să desfacă parîma. Pentru ca barca să nu se piardă în ceață în timpul înapoierii, o legară cu

[1] *Cart :* serviciu de patru ore făcut pe hordul navei de către o parte din echipaj.

o saulă. O dată scoase parîmele, „Artiglio" lunecă pe apă, cu prova pe direcţia est, timp de mai bine de un ceas, urmat de „Rostro". Şi manevrară din nou, căci în zona aceea ceaţa dădea semne de limpezire, sau cel puţin lumina zilei era mai clară.

— Ştii oare că aproape nu mai avem apă? îl anunţă Gianni pe Bertolotto.

Se aflau pe mare de şapte zile, şi rezerva era pe terminate. Niciodată n-ar fi fost întîmpinată mai cu bucurie această constatare alarmată a lui Gianni.

Nu mai rămînea deci decît să se încreadă în busolă, în continuele sondaje şi în măsurătorile hidrografice, pentru a se apropia de Brest, străbătînd „cimitirul de vapoare". Multe ceasuri navigară ca o muscă oarbă, cu speranţa de a ghici intrarea în port, la Goulet. Dar seara îi prinse prin regiunea Pierres Noires (cu ale ei teribile stînci negre, care se iveau aproape de suprafaţa mării), unde semnalul farului (un muget lung şi unul scurt) se repeta mereu, în mijlocul ceţii, o ceaţă acum absolut impenetrabilă din pricina fumului făcut de locuitorii insulei Molène, care ardeau tone întregi de alge.

Căpitanul Bertolotto socoti prea imprudent să continue a înainta orbeşte printre acele recifuri în timpul refluxului. Porunci să fie coborîtă ancora. „Rostro", care apucase pe un drum mai la sud, transmitea că se găseşte ancorat în dreptul lui Camaret.

Pe la 2 dimineaţa, vremea limpezindu-se pe neaşteptate, apărură, din toate părţile, coasta, farurile de la Ouessant, Île-de-Seine, ochiul roşu de la Pierres Noires, Le Conquet şi Camaret. Iar la nord, la o distanţă de trei mile, în Marea Mînecii, tremurau sclipirile transatlanticelor care treceau pe acolo.

„Rostro" profită de asta pentru a se angaja în intrarea de la Goulet şi a se dirija spre Brest. Bertolotto ar fi vrut să mai aştepte. Dar în zorii zilei ceaţa era mai deasă ca înainte, şi n-a lipsit

mult, ba a lipsit chiar foarte puțin, ca „Maria Schiaffino", un vapor de marfă voluminos, să nu dea peste ei. Răsărise în fața lor la 80 de metri. Gianni puse atunci mîna pe cordon și, trăgînd puternic, trimise tot aburul posibil de pe „Artiglio" în gura cornului de ceață. Apoi, apucă sirena de la bord, rezervată semnalelor speciale. A fost cu adevărat o minune că enormul cargobot, bufnind și zvîcnind, a reușit să treacă la stînga, între „Artiglio" și Pierres Noires, plin de blesteme, de parcă ar fi purtat o încărcătură de damnați.

Capitolul XII

PLICTISELI, DEZILUZII, SALARII DERIZORII ŞI „DRUMMOND CASTLE" PLIN DE NISIP

Îndărătnica perioadă de ceaţă şi toate zilele ce urmară pînă la 14 iulie făceau parte dintr-un sezon urît. Puţine veri, din cîte îşi aminteau bretonii, se puteau compara cu aceasta. Munca — întreruptă des, echipajele, mai mult în port decît pe mare. În luna aceea nu avuseseră nici zece zile prielnice. Primele îndoieli şi întîiile descurajări se substituiră treptat entuziasmului. Acum, seara, nimeni nu mai punea mîna pe ghitară sau pe mandolină. Ca să nu cheltuiască, oamenii nu se duceau nici măcar la „Ermitage". Marinarii şi oamenii de la maşini vorbeau între ei despre salarii mai bune şi munci mai rentabile. Unii propuneau să se întoarcă în Italia, alţii să rămînă în Franţa, chiar şi la sapă. Nemulţumirea izbucni cînd SO.RI.MA. le suspendă suma forfetară de 50 de lire pe lună. Cum oare să trăieşti, tu şi ai tăi, numai din 400 de lire?

Gianni vorbi despre asta cu Quaglia la prima ocazie, dar cunoştea dinainte răspunsul:

— Înţeleg perfect, dar ce putere am eu? Fără recuperări, nu se prea poate face mare lucru. Pînă azi am lucrat în pagubă. Nu rămîne decît să încercăm vreo lovitură. Prin părţile astea sînt atîtea epave pe fund. Să alegem vreuna într-un loc unde să se poată lucra şi pe vremea asta afurisită.

Astfel îi vorbi Quaglia. Scurt şi apăsat.

Dar Gianni nici nu voia să audă de abandonarea, chiar și pentru scurt timp, a navei „Egypt". Era sigur că, o dată instalată draga-suspendată, s-ar putea localiza epava. Dar nu fu chip s-o scoată la capăt cu Quaglia. Acesta adună echipajele și le ținu o cuvîntare plină de zîmbete și făgăduieli.

Așadar, „Rostro" avea să plece a doua zi la Belle-Île, cu sarcina de a recupera colții de elefant, barele de oțel și — mai știi — poate faimosul săculeț cu diamante de pe „Elizabethville" !

„Artiglio" rămînea la Brest și urma să caute o epavă, zice-se, lesne de atacat, o epavă a cărei încărcătură, potrivit informațiilor, trebuia să fi fost considerabilă. Era vorba de „Drummond Castle", naufragiat pe o noapte de ceață în 1896, deasupra stîncilor Pierres Vertes, între insulele Ouessant și Molène. Nava înainta cu toată viteza. Lovită de recifuri, își zdrobise unul din borduri, pornise în derivă vreo jumătate de milă și dispăruse pe un fund de 54 de metri. Din 253 de oameni, pasageri și echipaj, cîți erau la bord, nu scăpară decît doi marinari. În momentul catastrofei aproape toți erau în salon și dansau. Nu avură timp nici să se urce pe coverță. Se povestește că multe zile după aceea pescarii din Ouessant și Molène tot scoteau din apă cadavre de înecați.

„Drummond Castle", cu toate că nu putea da atît cît i-ar fi trebuit *commendatore*-lui ca să îngrașe la loc casieria societății, lăsa totuși să se întrevadă o afacere bună. În acele ape adăpostite se putea lucra la epavă chiar pe vreme rea. Pe de altă parte, la localizarea ei — toți pescarii de pe coastele învecinate cunoșteau locul unde se scufundase epava — se putea lucra mai repede.

„Artiglio" părăsi Brestul în duminica de 14 iulie, îndreptîndu-se spre Pierres Vertes. Și fiindcă apele din Canalul Fromveur erau mult mai calme decît oceanul, veni și Quaglia la bord. Doi piloți din Molène, care cunoșteau cu ochii închiși acele ex-

trem de periculoase ape, aveau să călăuzească nava pînă la fața locului.

Ancorară în micul port de la Molène (insula rugurilor de alge), pentru a-i îmbarca pe pescarii bretoni care trebuiau să-i conducă la locul unde se afla „Drummond Castle". Și, într-adevăr, în zece minute dădură de urma epavei.

Gianni lăsă la apă două geamanduri la care urma să se lege „Artiglio". Apoi făcu semn lui Bargellini să intre în „turetă".

Cu apa limpede și vizibilitatea optimă, Bargellini comunică sus că vede distinct la 15 metri. Pe un fund nisipos și moale, presărat cu enorme roci teșite, nu vedea decît pești. Ceru să fie mișcat spre prova, dar nici acolo nu vedea decît bancuri de pești, roci plate și acoperite cu o deasă vegetație de alge. Lucrurile nu se schimbară nici cînd fu tras în alte direcții, așa încît la bord oamenii începuseră să se îndoiască de temeinicia încrederii pescarilor din Molène. Ca să nu mai piardă vremea, erau dispuși să înceapă căutările cu cangea. Dar iată că Bargellini strigă că a zărit vasul „Drummond Castle". Fusese o viziune fugară, din pricina puternicului curent generat de maree, care îl dusese dintr-o dată departe. Încercară să-l readucă la epavă, dar în ziua aceea, în Canalul Fromveur, curentul era atît de rapid (parcă ar fi fost apa de la scocul unei mori), încît n-a fost chip să-l mențină pe Bargellini pe fund. Și Gianni hotărî să suspende lucrarea.

În ziua următoare, spre prînz, coborî în apă Franceschi și stătu pe epavă mai bine de un ceas. Apa era tot limpede, deși frămîntată de curenți.

— Unde te afli? întrebă Gianni.

— Pe dunetă, între trinchet și puntea de comandă, răspunse Franceschi. Apoi, dezamăgit: Altă pacoste! Coca e aproape toată în nisip. Pînă și calele au să fie pline de nisip.

— Ce spui? Cum se poate?

— Dacă nu crezi, coboară și-ai să vezi.

— Poți să te apropii? Încearcă. Dar bagă de seamă.

— Bine. Atunci ascultă: ridică-mă întîi un metru, apoi mișcă-mă vreo opt, înspre afară, pe urmă dă-i drumul, încet, trei metri. Ai înțeles?

— În regulă. Gata?

— Dă-i drumu!

După executarea manevrei, „tureta" se așezase exact sub bordul înclinat al navei „Drummond Castle".

— Văd, zise Aristide, că e tocmai așa cum mă temeam. Bordajul e sfîșiat și înfipt în nisip pînă la linia de plutire. Chiar și calele trebuie să fie pline de nisip. Pe punte e un labirint întreg de fiare și table de bordaj.

— Poți vedea la pupa?

Cînd, după un ceas și un sfert, Franceschi apăru la suprafață, povesti că nava era încă în stare bună, deși fusese expusă timp de treizeci de ani la puternica izbire a valurilor de fund. Dar cu încărcătura chiar că nu era nimic de făcut. Părțile de lemn de pe puntea superioară, ca și parapetul și bordajele, toate erau complet tapetate cu ciuperci vezicante și alge care făceau ca vaporul, privit de sus, să fie foarte greu de distins. Un fel de pigment mimetic, care explica de ce, cu o zi înainte, Bargellini nu văzuse vasul la prima scufundare.

Franceschi coborî din nou la ora 2. Sub apă, omul acesta devenea metodic, ordonat. Și mai ales sigur, așa de sigur de el, așa de precis în dispozițiile pe care le dădea, încît foarte rar era nevoie ca manevra să fie repetată, căci ea își atingea numaidecît scopul. Doar din cînd în cînd i se întîmpla să nu dea nimic de știre. Era semn că se concentrează pentru a descoperi ceva care să merite osteneala de a i se trimite jos cangea. Întemnițat în „turetă",

ofta, atunci, după vechiul scafandru de cauciuc care îi îngăduia să dea tîrcoale prin încăperi şi prin magazia de merinde, în căutare de obiecte pe care să şi le bage în taşcă. După atîtea zile de plictiseală, Gianni se pusese pe dat ordine în dreapta şi în stînga, cu entuziasmul de altădată. Zgomotul de tamburină al vinciurilor, deplasările bigii, clinchetul lanţurilor, răbufnirile de aburi şi săltăreţul ritm al maşinilor redaseră tonul muncii acestor oameni care nu ştiau trăi altfel.

Către sfîrşitul zilei, Franceschi îşi terminase meticuloasa sa explorare în jurul epavei. Ca să trimită la bord o mostră edificatoare pentru starea navei, ceru cangea, pe care o dirijă cu cîteva ordine precise pe un vinci ros de rugină. Era gata să comande apucarea, cînd un curent puternic îl smulse din acea zonă, purtîndu-l foarte departe. Gianni îl aduse sus, la bord. Cît despre recuperarea preţioaselor bare, Franceschi asigură că nu era nimic de nădăjduit.

— Nisip ! zicea el. Nisip, din care vă pot trimite sus cît poftiţi !

Aşa, îngropat aproape de tot în nisip, cu coca sfîşiată şi scheletul răsucit, „Drummond Castle" nu merita nici un fel de oboseală. Slujise doar să mai readucă pe bord nitică viaţă. Un fel de doctorie pentru cei ce se îmbolnăveau repede de plictiseala inactivităţii.

Părintele Innocenzo da Piovera şi alte discutabile încercări ale lui Quaglia

Dacă de la o vreme erau de înţeles neliniştea şi grăba *commendatore*-lui de a-şi pune treburile la punct, mai puţin explicabile erau anumite atitudini ale sale care, nu rareori, sfîrşeau prin a face din el

un om de-a dreptul meschin. Ca, de pildă, ideea care l-a obsedat în tot timpul extenuantului dragaj în jurul „Punctului lui Hedbäck", înainte de a trece la „Drummond Castle". O idee care l-ar fi făcut să cadă din nori chiar și pe un corsar. Mistic și realist totodată, el își puse brusc toată încrederea în *rabdomanzia* [1]. Nu că ar fi fost superstițios și credul ca acele cuconițe care tocesc băncile bisericii. Din contra. Dar avea o nemaipomenit de puternică predispoziție de a întrevedea, în orice mijloc și în orice împrejurare, oricare ar fi fost ea, niște fructificări posibile pe care, pe orice cale, era dispus să și le însușească. Un oarecare părinte Innocenzo da Piovera trecea drept iscusit în arta de a găsi izvoare, straturi de minerale, comori adînc ascunse, cu ajutorul unei simple ramuri tinere de corn, tăiată în noaptea Sfîntului Ion. Auzind de el, Quaglia fu cucerit de această idee și-l aduse din Italia, pe calea cea mai rapidă, pe călugărul capucin. Asemenea credințe în științele oculte, sau, cum zicea Gianni, în magia neagră, îi făceau pe cei din echipaj să rîdă. Oameni deprinși să ridice greutăți de dimineață pînă seara, printr-o îndelungată experiență, ajunseseră să creadă și să se încreadă numai în propria lor muncă. În schimb, domnul Alain Terme n-a rîs, dar de frică să nu fie ridiculizat de gazete și de prietenii din Brest, insistă pe lîngă Quaglia ca fratele călugăr să fie îmbarcat în timpul nopții și dus pe ascuns în largul mării.

Inutil să mai spunem că mica experiență a provocat o considerabilă pierdere de vreme, căci multe lucruri fură luate drept nave „Egypt" după indicația ramurii de corn din mîinile alertului capucin. Dar, la proba faptelor, unicele revelații pozitive s-au dovedit a fi cele două monede de aur din buzunarul

[1] *Rabdomanzia*: procedeu derivat din practicile magice ale anticilor, prin care persoanele „înzestrate" cu anumite însușiri pretind că pot descoperi izvoare, comori ascunse etc. cu ajutorul unei baghete.

locotenentului Cuniberti (care voise să asiste la magicele sondaje), inelul de aur al lui Gianni, dintele de aur al lui Bertolotto și, în sfîrșit, magazia, unde descoperi niște extraordinare sticle de *whisky* curat.

O altă manifestare supărătoare a lui Quaglia a fost neîncrederea și lipsa sa de respect față de niște oameni care, neprecupețit, zi de zi, își puneau tot sufletul în acea muncă și mai ales față de Gianni. Acesta se simți foarte prost cînd află de propunerea *commendatore*-lui de a încredința conducerea cercetărilor unor persoane care nu aveau nici în clin, nici în mînecă cu lucrarea. Totul se petrecu la repezeală ; cum orice speranță de a recupera încărcătura de pe „Drummond Castle" era pierdută, Quaglia invită, prin intermediul domnului Sandberg (consilier tehnic la „Lloyd"), pe foarte priceputul E. E. Brooks, om cu îndelungată experiență, profesor la Colegiul tehnic din Leicester, inventatorul unui aparat electromagnetic pentru cercetarea epavelor submarine. Domnul Brooks, bucuros să facă o probă a aparatului pe care-l inventase, venise la Brest, împreună cu căpitanul Damant, un cunoscut tehnician în arta scafandrierilor (însărcinat de marina militară engleză cu vînătoarea de submarine). Aparatul domnului Brooks se dovedi foarte interesant, dar absolut inutilizabil la asemenea adîncimi. Bilanțul se soldă cu alte cîteva zile utile ratate. Seriozitatea și competența căpitanului Damant plăcuseră *commendatore*-lui pînă într-atît, încît îi propuse să-i încredințeze conducerea cercetărilor în problema „Egypt". Se înțelege de la sine că, om de bun-simț și de onoare, căpitanul Damant, care-i văzuse pe scafandrierii noștri la lucru, refuză orice ofertă, afirmînd ritos că Gianni îi părea omul cel mai indicat, din cîți cunoscuse vreodată, să facă ceea ce i se cerea lui. Întors la Londra, mărturisi domnilor Sandberg și

Swinburne de la „National Salvage Association" că, după ce a văzut aparatele de care dispunea „Artiglio" și oamenii care le utilizau, era gata să-și schimbe vechea părere și să recunoască că recuperarea tezaurului era necondiționat realizabilă, sau, mai exact, era realizabilă cu condiția ca Gianni să reușească să descopere epava.

Calea aleasă de Quaglia cerea acum o schimbare de decor, căci, cu alte cuvinte, era clar că nu se mai încredea așa de mult în felul de a lucra al lui Gianni, metodic și tenace. Simțea nevoia unui eveniment senzațional, a unei lovituri de teatru. Asta rumega el în minte, convins că posedă acel „fler" care de atîtea ori îi sugerase căile potrivite pentru a aborda cele mai răsunătoare victorii. Acestea îi fuseseră gîndurile care îl făcură ca, după capucin și după Damant, să-și îndrepte atenția spre un alt nume: acela al căpitanului Hedbäck. Fără măcar să-i spună o vorbă despre asta lui Gianni, invită la Brest pe fostul căpitan al vasului „Fritjof" [1].

Quaglia ascunsese cu grijă că în felul acesta intenționa să-l învestească pe Hedbäck cu conducerea lucrărilor. Era cert, își zicea Quaglia, că, o dată aflat la bord, Hedbäck ar fi impus celorlalți, prin practica sa superioară, punîndu-l implicit pe Gianni într-o situație de resemnată subordonare. Se poate adăuga că, probabil, Quaglia, în ticluirea tuturor acestor combinații, nu avea în sinea lui intenția de a-l ofensa pe Gianni, căruia îi respecta inventivitatea și formidabilele merite de scafandrier activ, dar nu credea în metodele sale răbdătoare de călugăr ascet, cel puțin cînd era vorba de căutarea epavelor, cercetări care iroseau timp și bani. I-ar fi trebuit un om care să meargă drept la nodul gordian, acolo unde ghemul era mai încurcat. După asta, se învoia bucuros să-i acorde și lui Gianni încredere.

Acesta, cînd află, fu foarte surprins și dezamăgit, dar, om răbdător — fiindcă se știa sigur pe munca

[1] V. nota 2 p. 112 (n.a.).

lui — fără a dramatiza şi fără a face din asta un capăt de ţară, se mărgini să aducă faptele la cunoştinţa oamenilor de la bord.

— Ascultaţi, băieţi. În curînd o să ne sosească Hedbäck.

— Numai el mai lipsea! răspunseră ei, fără să dea faptului vreo importanţă.

— Nu vă pare bine?

— Va să zică, domnul *commendatore* nu mai are încredere în metodele noastre?

— Cam aşa ceva.

— Cu atît mai rău pentru el!

— Deh! Să sperăm că Hedbäck o să aibă mai mult noroc ca noi.

— Să sperăm, să sperăm...

În timpul acela, de la Brest, şantierul naval comunicase că draga-suspendată a lui Gianni e aproape gata. Dar în aceeaşi zi, de la Belle-Île, „Rostro" informa că nu reuşise să localizeze vasul „Elizabethville", deşi avusese la bord oameni de talia unui Mario Raffaelli, oameni care mai lucraseră un sezon întreg în jurul acelei epave.

Toate astea erau edificatoare. Nimic nu putea dovedi mai evident dificultatea de a da de urmele unei epave în ape adînci, şi asta cu toate că celelalte condiţii erau favorabile: cunoaşterea zonei, vecinătatea cu uscatul (care, cu numeroasele sale obiective fixe, permite să stabileşti foarte uşor punctul dorit doar prin simple relevmente[1] la uscat.

Aşadar, nu mai rămînea decît să se „are" din nou toată zona, ceea ce îl făcea pe Quaglia să turbeze. „Bine, dar s-a lucrat la asta mai mult de două luni!" repeta el necontenit. Aşa că îl chemă pe Gianni şi-l expedie, cu „Artiglio", în cea mai mare viteză la Belle-Île. Şi-i spuse la plecare: „Inutil să te întorci înainte de a fi regăsit vasul «Elizabethville»".

[1] *Relevment*: unghiul pe care-l face direcţia nord-sud cu direcţia la un obiect de pe ţărm.

O dată cu draga-suspendată, entuziasmul se întoarce acasă

Căutările le luară multe zile. Timpul se stricase. Oamenii erau siliți să lucreze pe vreme furtunoasă și cețoasă, ceea ce-i împiedica să se servească de punctele de reper de pe uscat.

La 24 iulie, din Le Palais, Gianni scria soției sale :

„În timp ce la Brest mi se pregătise acel sistem de dragă, iată-ne iarăși la Belle-Île, ca să recuperăm diamantele în care nici unul dintre noi nu a sperat vreodată. Dar ce vrei ? Nu comand eu. Eu execut. Ieri, după ce pescuisem timp de o săptămînă, am regăsit în sfîrșit vasul «Elizabethville». Și așa am putut demonstra că aceste căutări de vapoare scufundate sînt mai dificile decît se poate închipui..."

Cîteva greșeli de construcție la draga de la Brest, precum și așteptarea căpitanului Hedbäck îl determinară pe Quaglia să recheme „Artiglio" de la recuperările de ivoriu.

La 17 august, Gianni scria acasă :

„...Diseară reintrăm în port, ca să ne aprovizionăm cu de-ale gurii, apoi ne întoarcem la geamanduri, la munca noastră obișnuită, care e pe sfîrșite. Cînd o să terminăm cu recuperarea fildeșului, se cheamă că s-a terminat și cu speranța de a găsi diamantele. Atunci o să ne întoarcem iar la Brest, la obișnuitul și atît de enervantul dragaj în ocean, în căutarea faimosului ac în carul cu fîn. Cum îți mai spuneam într-una din ultimele scrisori din Brest, luceferii [1] au asfințit, inexorabil, toți. Iar

[1] Aluzie, desigur, la călugărul Innocenzo, la căpitanul Damant la căpitanul Le Barzic și la Books, pe care Quaglia îi chemase în grabă (n.a.).

dacă vrem să scoatem castanele din foc, nu trebuie să ne bizuim pe labele pisicilor, ci să ne servim de propriile noastre degete și să ne încredem numai în puțina noastră experiență și în multa noastră voință. Ți-o repet : munca de dragaj e cea mai enervantă din cîte cunosc. Una din acele munci care, din pricina nesiguranței ei, obosește mai mult nervii decît mușchii. Dar ce să-i faci ? O să mai dragăm încă o lună, cu toată bunăvoința. Și o să facem cum e mai bine ca să-l găsim. Și cred c-o să-l găsim..."

Unsprezece zile mai tîrziu, „Artiglio" reintra în portul Brest, avînd în calele sale o elice de bronz a vasului „Elizabethville" și trei tone de fildeș. Aceste mici recuperări făceau vreo șase sute de mii de franci, adică nu mai puțin de șaizeci de milioane de lire la cursul de azi.

La Brest îl găsiră pe Hedbäck, care îi aștepta. Era un om de vreo 50 de ani, înalt și ciolănos, cu ochii înfundați și privire fermă. Ochi verzui și barbă căruntă. Ca toți scandinavii, zgîrcit la vorbă și greu de înfierbîntat. De la început declară că se îndoiește foarte că vor regăsi epava, adăugînd că, și dacă ar regăsi-o, nu crede că s-ar putea lucra la ea. Una peste alta, nimic care să-ți mai dea ceva curaj.

Quaglia, care judeca în cifre greutățile întîmpinate de oameni, îi prezentă lui Hedbäck oferta. Dar, ca și Damant, acesta refuză la rîndu-i să-și asume comanda operațiilor. În cel mai bun caz, colaborarea lui s-ar fi limitat la oarecare sfaturi.

Draga-suspendată era gata. În aceeași seară, Gianni îi scria neveste-si :

„Brest, 28 august... Azi, pe la 4 după amiază, am sosit la Brest, iar la noapte plecăm la afurisita aceea de muncă. De data asta vom draga după un sistem nou, conceput de mine, și care sper să fie destul de bun. Așa că aștept mult de la el. Crede-mă, de cînd sînt, n-am muncit atîta ! E o viață imposibilă ! Și, știi, Maria, dacă am ajuns s-o spun eu, înseamnă

că așa e ! Dar, răbdare ! Dacă găsim ce căutăm, asta o să încununeze toate ostenelile noastre."

Acum, cînd timpul se îndreptase, după două zile de dragaj, tamburul de înfășurare al cablului se strică iar, și vasul fu silit să se întoarcă în port.

Gianni scria acasă :

„Brest, 1 septembrie... Cu mare plăcere te anunț că noul sistem de dragaj merge strună. Așa încît sînt speranțe ca dintr-un moment într-altul să mi ți-l agățăm pe faimosul «Egypt». Totuși, mă înăbuș să tot stau departe de casă, și nu văd cînd o să..."

Iar la 3 octombrie, tot din Brest :

„Scumpa mea Maria, azi, slavă Domnului, am primit scrisoarea ta din 29 septembrie. Acum sînt mulțumit și-mi duc mai departe lucrările, care îmi ocupă toată ziua. Căci pe vremea asta urîtă, în care plouă necontenit, nici nu știi cînd trec zilele. Eu și Carlo [1] ne așezăm la masa de lucru dimineața, și pînă la amiază studiem toate ciurucurile care o să servească la perfecționarea dragei. Cum ți-am mai spus, am studiat o «turetă» nouă. Ca să-i calculăm și să-i desenăm toate detaliile, a trebuit să ne omorîm cu lucrul vreo cincisprezece zile. Dar acum desenele se află la tipografie. Și de-ndată ce copiile vor fi gata, le expediem în Italia, ca să ne construiască această «turetă» în patru exemplare, cîte unul de fiecare navă. [2] Mai am și alte mecanisme proiectate. O să mi le facă Baroni, la Viareggio, o dată cu «turetele». Bineînțeles, părțile pe care nu le poate executa el o să i le procur eu. Aici, în nord, vara zilele sînt lungi, dar iarna devin extrem de scurte. *Signor commendatore* și-a pus în cap să dea imediat de urma navei «Egypt». Ușor de zis. Dar eu nu cred de fel c-o vom face anul ăsta. Furtunile se țin lanț și sîntem cu mîinile legate. Vrei să-ți spun drept ? Merg pînă acolo încît uneori mă îndoiesc

[1] Carlo Domenici, nepotul său. V. nota 2, p. 115 (n.a.).

[2] Se referă la cele patru vase ale flotilei, adică : „Artiglio", „Rostro", „Arpione" și „Raffio" (n. a.).

c-o să mai găsesc chiar și geamandurile pe care le las ancorate. Dar gata! Gata cu furtunile și cu discursurile de cafenea. Să ne întoarcem la ale noastre. Așadar, n-aș ști încă să-ți spun ce o să facem și unde o să ne ducem, nici cînd am să pot veni să te văd..."

Sezonul era acum prea înaintat pentru a relua căutările. Zile de ploaie alternau cu zile de vînt. Vîntul „Trei-șase-nouă" și cel de sud-vest răvășeau oceanul; după care se puse pe ploaie și pe ceață. O ceață tuciurie și înghețată. Apoi, din nou, vîntul...

În asemenea condiții, Quaglia hotărî să suspende lucrările în jurul acestui „Egypt", imposibil de găsit, și să dedice restul sezonului vaselor „Elizabethville" și „Primo". Acesta din urmă era un vapor de marfă, încărcat cu aramă și zinc. Se scufundase la 75 metri adîncime, în larg, în dreptul lui Capo Palos. Și „Raffio" se și apucase să-l caute.

Capitolul XIII
O RECUPERARE „UMANĂ"

Aşadar, după Brest şi Belle-Île, se duseră să dea o mînă de ajutor navei „Raffio", în larg de Capo Palos, în Spania. O regiune foarte expusă la vreme rea. După ce scoaseră la suprafaţă 450 de tone de aramă şi 200 de zinc din corpul navei „Primo", către finele lui decembrie luară, în sfîrşit, drumul spre Italia.

La 22 ianuarie 1930, într-o miercuri, la amiază, Gianni, Bargellini şi Franceschi se aflau la şantierul naval al lui Antonio Dinelli, foarte aferaţi. Voiau să construiască un mic teatru de lemn, care trebuia să pară cît mai autentic. Ideea fusese a lui Gianni. Voia să facă plăcere băieţaşilor săi, şi în special lui Angelo, care avea vocaţie pentru arta dramatică. Franceschi şi Bargellini îi dădeau o mînă de ajutor şi sfaturi. La început în glumă, dar acum o luau foarte în serios.

— Ascultă, Gianni, de ce n-am face şi trapa din care iese diavolul? (Gianni, înfierbîntat, era de acord.) Şi de ce n-am face şi rampă cu lumini în regulă? O pilă electrică şi mai multe beculeţe... (Gianni, înfierbîntat, era de acord.)

Tonino Dinelli, cumnat cu Bargellini, îi lăsa în voie. Dar avea o oarecare (şi nu neîntemeiată) temere că îi vor risipi materialul. Şi în cazuri de acest fel se recomandă să nu te porţi cu scafandrierii ca şi cum ar fi căngi sau cîrlige...

Pe la ceasul 4 se prezentă un poştaş.

— Gianni, o telegramă pentru tine.

Atent să taie cu fierăstrăul scîndura de sus a prosceniului, Gianni se întoarse către Bargellini :

— Ia vezi tu despre ce e vorba.

Bargellini citi ; întîi încet, pe urmă tare :

— „Pleacă Genova cu scafandrierii recuperare cadavru Dal Molin Desenzano stop urgent — Quaglia" [1].

— Știam eu ! Ce porcărie de ghinion ! exclamă Gianni. Ascultați, băieți ! Dați fuga să vă faceți bagajul și veniți galop la mine acasă, ca să putem lua primul tren. Treceți și pe la Mario (Raffaelli) de-i spuneți ; și pe la Carlo (Domenici).

O dată ajunși la Genova, încărcară echipamentele-scafandre și celelalte utilaje într-un camion și plecară.

Dacă luai de bune indicațiile pescarului care asistase la accident, aparatul se prăbușise, probabil, între mica peninsulă Sirmione și Punta di Manerba. Acolo, la Desenzano, autoritățile puseră la dispoziția viareggienilor un vaporaș vechi, pentru navigație pe lacuri, „Mincio", pe care, cît ai zice pește, ei îl prefăcură într-o mică navă de recuperări improvizată. Cu iscusință și expediente, Gianni izbuti să ticluiască, pe cît era posibil, biga de imersiune dintr-o bîrnă ordinară, și cuvenitele vinciuri și parîme.

Conduși la fața locului, așezară cele patru geamanduri de care ancorară bătrîna navă „Mincio". Primul care se scufundă fu Franceschi. Apa era liniștită și destul de limpede. După atîta ocean, cu toți curenții săi care năvăleau cu viteză de 8 kilometri pe oră, cu balansurile și necontenitele sale

[1] La 18 ianuarie 1930, în cursul unui zbor de probă la mare viteză, Tommaso Dal Molin se prăbușea în lacul Garda cu hidroavionul său de cursă bimotor, „Savoia-Marchetti S. 65". Dal Molin era tînărul sergent-major care, cu cîteva luni înainte, disputase în mod strălucit englezilor cupa „Schneider" pe cerul de la Calshot. Era socotit mare pilot. Toate cercetările pentru a scoate aparatul dispărut la 100 de metri adîncime fuseseră zadarnice. De aceea, guvernul fascist se gîndise să se adreseze celebrilor scafandrieri (n.a.).

valuri de fund, aici aveai impresia că te afunzi într-un pahar cu apă. O apă verde-cafenie. La 96 de metri dădu de fund, înglodîndu-se într-un strat gros de mîl și nămol care îl înconjură ca o ceață gălbuie și deasă. Afară începuse să plouă. Cu cerul sumbru, lumina se făcuse așa de slabă, că nu vedeai la doi metri.

— Învîrtește-mă spre dreapta, îi comandă el lui Gianni, care sta la telefon.

Apoi șterse cristalul ferestruicii. Dar tot nu văzu nimic. Voia de asemeni să încerce locurile învecinate, dată fiind siguranța și insistența pescarului informator. Dar nici aici nu avu mai mult noroc. Era tîrziu. Ceru să fie adus sus, la bord. Gianni se întoarse către persoanele oficiale care se îmbulzeau pe vas, împreună cu o mulțime de lucrători și de militari. Și le zise doar atît:

— Pentru azi e tot ce se poate face.

A doua zi nu ploua. Dar sufla un vînt glacial, care aduna nori urîți deasupra lacului. Tot Franceschi avea să coboare. Se ancoră la geamanduri. Dar ceva nu mergea cum trebuie înăuntrul scafandrului, căci o mică înjurătură explodă la urechile lui Gianni, urmată de comanda, foarte nervoasă, de a-l aduce numaidecît sus.

— Trage, trage, repede; la dracu' cu blestematele astea de carcase!

Ce se întîmplase? Banda de cauciuc de la încheietura gambei drepte slăbise, și apa începuse a năvăli în costum. Ajungînd apa la cutia cu sodă caustică, aceasta se puse să fiarbă și să-i scuture burta lui Franceschi de parc-ar fi fost sfîntul Laurențiu. Cînd scoaseră capacul ca să-l tragă pe Aristide afară, un nor de aburi spumegă, laolaltă cu multe sudălmi. După repararea stricăciunii, vru să coboare tot el. Ajuns la 96 de metri, strigă:

— Eeee! Ce mai e și asta?

— Ce-ai spus? întrebă alarmat Gianni. Mă auzi?

— Te aud, te aud! Apoi: O, Gianni, du-mă la stînga. *Bo!* Aicea. El e! Avionul!

Aparatul zăcea îngropat în nămol, cu aripile îmbucătățite, cu motorul intrat destul de adînc în fuzelaj. Fuzelajul semăna cu niște foale dezumflate.

— Gianni, trimite-mi un lat să-l apuc.

Latul îi sosi repede, legat de un cablu solid, vopsit în grabă cu ceruză albă, ca să-l poată vedea scafandrierul.

— Îl vezi?

— Nu văd nici pe dracu în apăraia asta de mormoloci!

— Atunci așteaptă să te trag mai sus.

Gianni îl ridică cu 16 metri mai sus.

— Oprește! Îl văd!

Grație cîrligului metalic, aruncat cu extremitatea brațului, reuși să prindă avionul.

— Coboară-mă!

— Vezi dacă poți să arunci latul în jurul elicei. E partea cea mai rezistentă.

— Atunci mișcă-mă cu patru metri spre prova. Pe aici nu se poate umbla, te înfunzi la tot pasul, e numai mîl, fir-ar ai dracului de mormoloci!

Manevra fu executată. Franceschi pierdu o jumătate de oră cu potrivitul latului îndărătul palelor strîmbate ale elicei. După care ceru să fie adus la suprafață.

Vinciul amenajat pe dunetă începu să pufăie, parîma începu să tremure, apoi se încordă, fremătînd, de parc-ar fi fost străbătută de descărcări electrice de înaltă tensiune. „Mincio" se înclină. Cineva, din rîndul celor oficiali care se aflau la bord, protestă. Atunci Gianni comandă lui Mario Raffaelli să oprească scripetele. Apoi se întoarse și zise:

— Băieți! Dacă cuiva din voi apa îi face rău, ar fi bine să se întoarcă la mal.

Avionul, prins de nămolul care îl ținea, ca zidit, pe fund, nu voia să se desprindă. „Mincio" continua să se aplece, parîma patina. Gianni se întoarse către mulțime. Căci toți se apucaseră cu mîinile de parîmă. Printre ei erau și mulți aviatori, piloți de mare viteză: Bernasconi, Monti, Cadringher, Ca-

nevari, locotenentul Vannini, căpitanul Marocco și subofițerul Colombo. Erau și o mulțime de granguri fasciști.

Biga începu să trosnească. Avea nevoie să i se întărească stîlpul, să i se adauge o parîmă suplimentară și un motor mai puternic. Dar pentru toate astea era cam tîrziu. O amînară pentru a doua zi.

Cu noile amenajări, avionul fu dezrădăcinat din mușcătura nămolului. Cînd aparatul „Savoia-Marchetti" fu la cîțiva metri de pintenul navei de susținere, colonelul Bernasconi coborî în șalupă, ca să acosteze în dreptul carlingii. Dar nu vedea cadavrul.

— Nimic! zise el înspăimîntat. Locul e gol!

Aviatori, lucrători, piloți, toți stăteau la prova. Îi trezi vocea blîndă a lui Gianni:

— Răbdare, fraților. Nu vă faceți sînge rău. O să-l găsim. Aveți să vedeți.

Curînd după aceea, carcasa avionului se bălăngănea deasupra lacului Garda, ca un clopot mortuar. Centura de securitate a aviatorului se degradase, parbrizul se deschisese, rezemătoarea pentru cap prezenta semne nete de izbitură. Victima, probabil, nu suferise mult. Se detașase, desigur, de carlingă pe cînd aparatul se rostogolea în abisuri. Poate că trupul lui se găsea pe acolo, nu departe. Afară numai dacă nu l-or fi tîrît curenții Dumnezeu știe unde.

Căutările fură întrerupte din pricina vremii rele. Ploaia și vîntul aveau să bîntuie furioase, pe lac, mai multe zile. Munții albiseră pînă la poale, lacul era răvășit de scurte valuri transversale.

Cînd Bargellini și Raffaelli se întoarseră de la Genova cu „tureta", calmul se restabilise pe lacul Garda. Era tare frig, dar nu ploua. În timpul acesta, „Mincio" își schimbase din nou înfățișarea. Bompresul[1] dispăruse, bastonul de la pavilion fusese

[1] *Bompres*: mic catarg orizontal sau ușor oblic, fixat la prova navei și care servește la întinderea unor vele.

liberat de pavilioane, o bigă robustă fusese așezată la pupa. Locul monstruosului scafandru metalic, care acum spînzura agățat de trinchet, era ocupat de „turetă".

La 2 după amiază, în ziua de 29 ianuarie, Bargellini coborî pe fund în punctul unde fusese găsit „S. 65". Timp de vreo două ceasuri îl tot mutară de colo pînă colo, pe o rază destul de mare. Dar nu vedea decît mîl, un nămol alburiu, vîscos, compact, întrerupt de smocuri rare de vegetație neagră și de umbre încă vizibile lăsate de micile ancore de mînă ale pescarilor, folosite de aceștia în cursul primelor căutări.

Vizibilitatea pe fund se ameliorase grație unui strat subțire de ceață întinsă în dreptul soarelui.

Pe la 4, Gianni luă locul lui Bargellini. Bîjbîi și el multă vreme prin glod, fără a descoperi vreo urmă de cadavru. Îi sări inima din loc cînd zări, extrem de netedă, umbra unei mîini deschise. Dar fusese doar o frunză palmată.

În seara aceea, de-abia sosit de la Roma, Quaglia îi adună pe scafandrieri în camera sa. Alarmat de mutrele sceptice și (după părerea lui) otrăvite ale lui Gianni și ale tovarășilor săi, le ținu o cuvîntărică de toată măreția, în cursul căreia de mai multe ori băgă în horă persoana „ducelui", apăsînd pe cuvîntul „patrie" pînă ce socoti că a creat atmosfera necesară. Hotărît lucru, această lucrare subacvatică, de un interes pur simbolic pentru firma SO.RI.MA., îi sta grozav la inimă lui Quaglia. Scafandrierii se întoarseră la operațiile în curs, hotărîți să caute în vecinătatea micii peninsule Sirmione, care, cum constataseră ei în timpul imersiunilor, atrăgea curenții.

Evenimentul ocupa pagina întîi a ziarelor. Partidul fascist invitase pe lacul Garda numeroase „vîrfuri". Demnitarii se arătau în mijlocul scafandrierilor, bătîndu-i sfătos pe umeri și neuitînd să repete mereu aceeași frază: „Aduceți-vă aminte că Italia e cu ochii ațintiți asupra voastră; «ducele» așteaptă minunea".

Gianni făcea cu ochiul și repeta și el, de cîte ori putea, către ai săi :

— Băieți, aduceți-vă aminte că Italia... E clar?

Commendatore-le, care observase asta, și altele de același fel, le atrase atenția, lui Gianni și tovarășilor săi, că nu era de loc momentul potrivit și că ar fi fost bine să se arate mai puțin „spirituali".

— Bravo, *commendatore*! răspunse Gianni cu o ironie dinadins neiscusit ascunsă. Bravo! Ar fi și timpul să se înceteze de a se mai face glume. Gluma e bună cînd nu ține prea mult, nu sînteți de aceeași părere?

— Ce vrei să spui?

— Nimic, *commendatore*.

— Și să vă intre bine în cap că trupul lui Dal Molin trebuie găsit, orice s-ar întîmpla, e limpede?

— O să facem tot ce se poate.

— Trebuie să faceți imposibilul. Am zis!

Cu atîtea personalități venite de la Roma, nu trebuia să te gîndești prea mult ca să înțelegi interesul lui Quaglia pentru reușita operației. De altfel, cu toată îndoielnica sa fidelitate politică, era de ajuns să observi cu ce temenele se comporta el față de granguri.

În zorii zilei de 30, „Mincio" ridică ancora, la digul din Desenzano. La 8 terminase legarea de geamandurile fixate în cerc la punctul stabilit. Franceschi coborî în cală, ca să se pregătească. Vremea se menținea închisă. O briză ușoară sufla dinspre orient, înghețată și seacă. Pe bordul remorcherului nimeni nu avea poftă de vorbă. Aviatorii priveau în tăcere la scafandrieri și la straniile lor unelte. Dar iată că, dinspre digul Desenzano, sosiră două șalupe rapide. Pe bordul primei se afla colonelul Bernasconi și doi preoți. În cealaltă, pilotată de Ferrarin (trimis anume de la Roma), ședeau locotenentul Vannini, cu subofițerii Colombo, Caffarà, Berretta, Buffoni și Cavalli.

Cînd Franceschi îi zări pe cei doi prelați, vru să iasă afară din „turetă".

— Nu face pe idiotul! îi zise Gianni cu ochii încruntați. Ia uită-te la trabucul lui Quaglia...

— Despre ce e vorba? întrebă *commendatore*-le, care-și plimba havana dintr-un colț al gurii în celălalt.

Gianni, fără a-i da atenție, îl împinse cu palma pe Franceschi în „turetă" și începu să închidă capacul. Încercă telefonul. Așteptă semnul prin ferestruică, și atunci, singur, fără măcar să se întoarcă spre Mario pentru a-i comanda să dea drumul vinciului, coborî el brațul bigii. Uriașul vierme de mătase, cu capul său mare și cei cinci ochi rotunzi ai săi, dispăru încet-încet sub oglinda argintie a lacului.

Vreme de două ceasuri, ce păreau nesfîrșite, atît „Mincio", cît și scufundătorul fură deplasați în toate sensurile printre cele șase geamanduri. Toate privirile erau ațintite spre parîma care dispărea ca plumbul în jos, sub apă. Și nimeni nu pierdea un singur cuvînt din cele ce se spuneau la telefon. Știau că acele comunicări telefonice reproduceau întocmai ceea ce se întîmpla acolo, jos, pe fund. Pentru care pricină nimeni nu vorbea și nu se clintea, cu toate că era foarte frig și le-ar fi prins bine puțină mișcare.

Domenici, la telefon, repeta, de fiecare dată, ceea ce îi comunica Franceschi:

— Vizibilitate bună, la șase-șapte metri. Fund mîlos, nimic pe el, aproape nici o mișcare.

— Dă-i drumu, încet, ceru Aristide.

— Fila, încet, comandă Carlo lui Bargellini, care manevra biga cu palan. Și adăugă: Mîlul a tulburat apa. Zice că trebuie să așteptăm să se mai limpezească.

Ferrarin și colonelul Bernasconi fumau în tăcere. Cu o înfățișare mai puțin solemnă, soldații, aviatorii și lucrătorii stăteau sprijiniți de parapet, atenți la vibrațiile parîmei și la vorbele lui Carlo.

La zece și douăzeci și cinci punct, Domenici se întoarse către mulțime și spuse, emoționat:

— Franceschi l-a văzut!

Acolo, jos, singur-singurel, Franceschi repetă cu voce stinsă :

— Da. El este. Pare un Crist. Ține brațele desfăcute și picioarele lipite. Un Crist de argilă...

Tensiunea care le împietrise chipurile acum îi sugruma parcă. Pînă și mașina remorcherului încetase parcă de a mai plescăi. Ferrarin și Bernasconi coborîră în șalupă, așa, ca să facă ceva, căci nu mai puteau sta locului acolo, sus.

Gianni se apropie imediat de Domenici.

— Întreabă-l dacă să-i trimitem jos cangea. De ce nu spune nimic ?

— Ei, Franceschi, zise Carlo, vrei o cange ?

Franceschi nu răspundea. Deprins cu exploziile puternice ale minelor și cu mușcătura cîngilor articulate, înfipte în fragmentele mari, metalice ale epavelor, acum avea în față ceva eteric și delicat, ceva care-l privea cu ochi înnoroiați ; se simțea foarte puțin viteaz și foarte stingherit.

— Trage-mă sus, zise el cu jumătate de gură.

— Dar cangea ? De ce n-o vrei ?

— Vreau celălalt echipament de scafandrier. Trage-mă sus.

— Vrei sus ? Bine. Dar mișcă-te încet.

— Da. Încet.

Franceschi ieși din „turetă". Voia să pară dezinvolt ; în realitate era foarte emoționat și fîstîcit.

Gianni trimise „tureta" direct jos, în compartiment, dînd ordin lui Carlo să lege imediat costumul la bigă. Apoi se adresă lui Franceschi :

— Ești emoționat, nu ?

Franceschi făcu semn din cap că da. Apoi intră în monstruosul scafandru, probîndu-i articulațiile, care scîrțîiră în mijlocul tăcerii generale. O dată în acea cochilie de oțel, toți socoteau că peste foarte puțină vreme scafandrierul va putea să apuce mortul. Așa că se simțiră ușor înfiorați cînd îl văzură dispărînd în apa de un verde-cenușiu.

Dar minutele treceau încet, foarte încet.

— Am ajuns. *Bo!*

— Îl vezi? întrebă Gianni, care luase locul lui Carlo.

— Îl văd. E la doi metri de mine. Mai are încă pe cap casca roșie...

— Atunci, apucă-l! Dar încet și cu precizie. M-auzi?

— Așa... Acum întind brațul...

— Curaj, Aristide. Ai ajuns la el?

— Nu-l mai văd! A dispărut!

— Ce spui?!

— Da, da, un nor. Vai, Gianni! A fost un nor de nămol. M-a orbit. Nu mai văd nimic. Trage-mă sus.

— Nămolul. Știu. Așteaptă puțin, nemișcat.

— Nu. Trage-mă sus.

— Ce te-a apucat? Hai, nu fi copil, Aristide.

— Nu m-a apucat nimic. Trage-mă sus, îți zic!

Gianni se întoarse spre Carlo:

— Sus, sus, repede!

Cînd îi ridicară capacul, era palid, cu ochii roșii și un aer zăpăcit.

— Ți s-a făcut rău? îl întrebă Gianni, trecîndu-i mîna prin părul plin de sudoare. Stăteau toți în jurul lui Franceschi, care nu scotea o vorbă. În sfîrșit, își drese vocea și zise:

— S-a făcut nevăzut. Asta m-a impresionat.

Gianni se uită la Bargellini. Mario vru să i-o ia înainte și făcu un pas. Dar Gianni se prefăcu că nu observă. Bargellini se întoarse aproape imediat.

— Adaugă un cîrlig la pense. E mai bine așa dacă vrei să-l apuci sigur, îl sfătui Gianni.

Bargellini se băgă în scafandru, probă telefonul, puse masca și ceru să fie coborît.

După un minut, atingea fundul.

— Nu vezi nimic? întrebă Gianni.

— Nu. Văd numai nămol.

— Caută. Trebuie să fie cam acolo unde ești tu. Auzi? Seamănă cu o cruce, cu un Crist pe cruce.

— Știu. Dar aici nu e nimic.

— Noroiul stîrnit de Aristide l-o fi acoperit. Uită-te bine.

Trecură multe minute. Tăcerea era apăsătoare. Groaza luase locul simplei emoții.

— Oh, Gianni! strigă Bargellini. Totuși el trebuie să fie!

— Îl vezi?

— Da, da. După forme, e el. E la un metru.

— Fii atent. O singură lovitură, dar sigură. Ai înțeles?

— Uite. Întind brațul; am să mă plec și am să-l apuc.

— Bravo! O singură lovitură. Fără teamă.

Gianni știa că nu trebuie să-l lase nici un moment singur, că trebuie să-i vorbească mereu, ca să nu se simtă izolat, la o sută de metri sub apă și cu mortul alături.

— Ei, Alberto, ce-ai făcut?

— Porcăria dracului! Mă pregăteam să-l ating, dar mi-a alunecat piciorul, și asta m-a întors în partea cealaltă!

Gianni se adresă repede lui Mario, care ședea la parîmă, și-i zise:

— Învîrtește-l un sfert la dreapta. Iar lui Bargellini: Îl vezi acum?

— Cum dracu! Era doar aici cînd m-am răsucit.

— Mai învîrtește-l cu un sfert, zise Gianni către Mario. Apoi: Îl vezi?

— Îl văd, îl văd! E la un metru. Uite! Întind brațul și-l apuc. L-am prins în gheară cu cîrligul. Se strînge, dar nu-l mai las. Așteaptă nițel. Iaca, acu l-am apucat bine. Îl ridic. Sfîntă Fecioară! m-a îmbrățișat, Gianni! Mi s-a așezat, tot, pe piept! Și cu brațele mă bate, pe deasupra umerilor, pe spinare. L-auzi cum bate?

— Nu te mai gîndi la asta!

Vocea lui Bargellini era răgușită din pricina emoției. Și mai era și oboseala de a susține mortul. Dar Gianni înțelegea, și nu-l lăsa o clipă.

— Nu te mai gîndi. Ce fel de bărbat eşti tu?

— Atunci mergi încet. Dar ştii, încet... strigă Bargellini.

— Du-l pas cu pas, îi zise Gianni lui Carlo, care stătea cu mîna pe maneta de la vinci.

— Vorbeşte-i, Gianni, îi spuse *commendatore*-le. Nu-i da timp să gîndească. Zi-i ceva, inventă!

Gianni ştia bine că Quaglia exagera, ca să-l observe lumea. Totuşi, începu iar să vorbească răspicat:

— Fii cuminte, Alberto: ce-a fost mai greu a trecut. În curînd ai să fii sus. Uite, ai şi urcat cincizeci de metri (în realitate, nu suise încă decît zece). Dar, bagă de seamă, să nu faci mişcări greşite. Dacă-ţi scapă, atunci curenţii care brăzdează fundul Dumnezeu ştie unde or să-l ducă. M-auzi? Vorbeşte, zi ceva!

Toţi ochii erau aţintiţi la buzele lui Gianni. Iar cînd el se liniştea, privirile se îndreptau spre cablul care ieşea din lac şi care lucea mai tare ca apa, în tonuri mai deschise. Nu se auzea nici o vorbă, afară de scurte zgomote de tuse. Parcă toţi ar fi simţit pe umerii lor trupul acela care bătea cu pumnii în învelişul metalic, cu sunet de clopot mortuar.

Sentimentul singurătăţii se insinuă în gîndul scafandrierului, devenind, treptat-treptat, ceva aproape material, ceva rece, apăsător. Bargellini se silea să nu se gîndească la asta. Se sucea şi se învîrtea cu o senzaţie de neînchipuită teroare. Ştia că de fapta lui erau suspendate toate acele voci care zumzăiau acolo sus, ca un cor de rugăciuni făcute la poarta unei mănăstiri. Avea senzaţia că însuşi mortul pe care îl ţinea la piept îşi unise glasul cu al lor. Ca să nu-l audă, trebuia să nu se uite la el. Lăsa atunci ochii în jos. Dar, deodată, se surprindea fixînd iarăşi chipul acela lipit de ferestruica scafandrului. Părea că de aceea ţinea mortul ochii holbaţi, ca să-l vadă mai bine pe omul

care îl ducea îmbrățișat. Din cînd în cînd, casca roșie, lovind în geamul ferestruicii, făcea să răsune metalul scafandrului. Izbea cînd cu casca, cînd cu brațele pe deasupra umerilor lui Bargellini. Și cu cît acesta se străduia mai mult să nu se uite la mort, cu atît mai tare simțea că-l atrag, că-l vrăjesc ochii aceia, pe care lucirile fugitive ale apei îi făceau să pară mobili, asemeni ochilor unui om viu. Dar se mai gîndea și la alți ochi, la ochii care așteptau colo sus, ochii acelei femei, mama pilotului, care îl fixaseră îndelung, privindu-l blînd și implorator, pe cînd i se înșuruba capacul de fier deasupra capului.

Gianni repeta cu voce tare, la telefon, toți metrii urcați, pînă la o sută. Lui Bargellini i se părea că Gianni se alăturase vocilor pe care le auzise în tăcerea dinăuntrul scafandrului.

Pe puntea lui „Mincio", cei doi preoți se rugau, îngenuncheați.

Și Gianni repeta :

— Nouăzeci, nouăzeci și unu, nouăzeci și doi...

Țigările fuseseră stinse. Oamenii își scoaseră pălăriile. Nimeni n-ar fi vrut să se uite, dar toți așteptau cu sufletul la gură primele semne de tulburare a apei.

Multe bărci se apropiau din toate părțile coastei, ca să înconjoare ca o coroană vasul „Mincio". Gianni se oprise din numărat și din vorbit. Ceva alb începuse să apară acolo, sub suprafața apei. Domenici și Raffaelli își scoseseră haina și pantofii ; stăteau gata să sară în apă. Se temeau ca trupul aviatorului să nu scape tocmai la ieșirea din apă. Dar Gianni îi opri :

— Potoliți-vă, băieți ! Ce v-a venit ? Ați face mai bine să vă țineți cu cîrligele.

În clipa aceea apăru capul scafandrului, apoi, deodată, obrazul și mîinile lui Dal Molin. Erau teribil de albe. Albastrul-închis al hainei sale de aviator irumpea printre mastodonticele brațe metalice.

Se auzi doar vocea lui Gianni, care striga :

— Loc la prova, loc!

Apoi țipătul mamei:

— Tommaso! Oh, Tommaso!

Fiul ei se uita acum la cer, cu capul dat pe spate. Scafandrul se izbi ușor de ceva. Atunci, fiul cel mort întoarse puțin capul înspre locul unde se afla maică-sa.

Erau orele douăsprezece și douăzeci și cinci, în ziua de 30 ianuarie 1930.[1]

*

[1] Știrile și dialogurile mi-au fost furnizate mai cu seamă de scafandrierul Carlo Domenici. Impresiile intime mi le-a povestit *signora* Alfea, văduva lui Bargellini (n.a.).

Capitolul XIV

VÎNĂTOAREA REÎNCEPE, CU UN QUAGLIA ÎNGROZIT

La 15 iunie 1930, „Artiglio", „Rostro" și „Raffio" ancorau în portul Brest. În aceeași seară Gianni îi scria neveste-si :

„Cum îți scriam de la Pauillac, plecați ieri, azi la ora 6 după amiază iată-ne din nou aici. De prisos să-ți repet cît de mult mă interesează munca asta, de care atîrnă fericirea noastră, viitorul nostru și acela al copiilor noștri. Îmi dau seama de greaua mea răspundere. Sînt momente cînd merg pînă acolo încît mi se pare că nu sînt destul de priceput pentru a conduce lucrarea. Dar, pe de altă parte, nu văd printre noi un altul care și-ar putea asuma răspunderea, sau, în orice caz, cu același entuziasm și încredere ca mine. Tu știi doar cîte neajunsuri și piedici întîmpinăm și care fac și mai dificilă sarcina pe care ne-am angajat s-o ducem la bun sfîrșit. Mîine începem pregătirile pentru dragaj, care, anul ăsta, o să fie mai metodic și mai rațional. Am aranjat astfel încît să putem sta în larg cîte zece zile în șir. Ne-am întoarce în port seara și am pleca din nou dimineața. O să fie, desigur, o viață activă și plină de sacrificii, dar avem atîta încredere în munca noastră ! Eu trudesc și, aș zice, studiez mereu, ca să perfecționez aparatele și, mai presus de toate, metodele de dragaj, căci secretul cel mare nu e să recuperezi faimoasa comoară din mare, ci să dai de ea..."

Aceste idei ale lui Gianni îl înspăimîntau pe Quaglia. Dar era singura cale posibilă ca să se ajungă la ceva concret.

Gianni declarase, limpede şi ritos, că trebuiau să „are" fundul mării la fel cum ar face cu un imens ogor de pămînt, fără să neglijeze nici un metru pătrat din suprafaţa care fusese la timpul respectiv semnalată. Cu alte cuvinte, era vorba să se dragheze nu mai puţin de 110 kilometri pătraţi de fund marin. Renunţîndu-se la vechiul sistem de a trece de la o zonă la alta, Gianni propuse să se marcheze părţile dragate în fiecare zi cu nişte lungi şiruri de geamanduri, dragajul avansînd spre sud de zonele lucrate. Era, fără îndoială, o metodă sigură. Dar cerea o muncă şi o răbdare care te îngrozeau numai cînd te gîndeai. La o astfel de repetată şi răsrepetată concluzie nimeni nu ştiuse să opună vreo cale de mijloc. Însuşi Quaglia, înclinat prin firea lui la tot felul de strategeme, sau chiar la soluţii eroice, caracteristice mai degrabă pentru un om căruia îi place să poruncească decît pentru unul tenace în luptă, însuşi acest Quaglia sfîrşise prin a-şi da consimţămîntul.

Că era un individ bine copt la soarele afacerismului, asta era mai mult decît dovedit. Dar dovedit era şi că, deşi total lipsit de scrupule, sfîrşea totdeauna prin a le inventa şi a le impune „administraţilor" săi. Pentru reuşita definitivă a afacerii „Egypt", nu şovăise să-şi asigure serviciile unui alt personaj important, căpitanul Le Barzic, adică omul care comanda vasul „Seine" cînd acesta avusese abordajul[1] cu „Egypt".

Căpitanul Le Barzic lăsă numaidecît să se vadă că nu era de loc de acord cu căpitanul Hedbäck.

[1] *Abordaj* sau *coliziune*: ciocnire între două nave, între o navă şi un obstacol, sau atacarea unei nave de către o altă navă prin alăturarea la bordul ei.

Amîndoi își apărau, cu sabia scoasă, punctul de vedere propriu, scandinavul încăpățînat și îndărătnic, francezul coleric și violent. Nu era o sarcină ușoară să-i împaci. Le Barzic susținea că nimeni afară de el nu era în măsură să stabilească locul unde se scufundase vaporul. Și tot repeta cu dispreț că Hedbäck spunea povești cînd afirma că mersese pe urmele epavei în cursul sondajelor sale din 1923. Deci, după el și după planurile schițate de dînsul, epava trebuia să se afle la capătul opus „Punctului lui Hedbäck", adică la nord de aria romboidală.

Quaglia, care voia să-i țină în bune raporturi unul cu altul, reuși să-i pună de acord cu ajutorul papagalului și a șireteniei care-l caracteriza.

Așadar, „Artiglio" și „Rostro" aveau să înceapă să dragheze latura de nord a suprafeței dinainte stabilite, coborînd încet spre sud, fără a întrerupe operația sub nici un motiv și aplicînd principiul sugerat de Gianni, adică marcînd cu șiruri de geamanduri locurile explorate zilnic.

În dimineața zilei de 16 iunie, „Artiglio" și „Rostro" puseră prova pe vest de Le Conquet pentru a marca marginea de nord a suprafeței cu un prim șir de geamanduri. Era o zi frumoasă, cu nori puțini și subțiri, cu o mare abia încrețită de vîntul care bătea dinspre nord-est. La prînz, primul punct roșu apăru la suprafață, printre valurile înspumate. Ca să nu-și complice munca, care și așa numai simplă nu era, echipajele celor două nave conveniseră să așeze geamandurile astfel : „Artiglio" le va plasa pe cele cu soț, „Rostro", pe cele fără soț.

Geamandurile (de circa 3 metri înălțime pe 1 metru diametru, fixate cu ancore de 4 tone) se balansau la palanurile vinciului. Fuseseră aranjate în așa fel încît să poată fi ușor purtate în apă la punctul stabilit. Parîmele spînzurau ca niște festoane de-a lungul întregului parapet al navei, ținute de niște sfori și frînghiuțe de cînepă care urmau să se rupă una după alta permițînd parîmei să urmeze

treptat ancora pe fund. Porțiunea de lanț care unea ancora cu parîma zăcea ca un șarpe pe bordura parapetului, și putea fi aruncat în mare fără să se înnoade.

Pînă seara, cele două vase așezară douăsprezece geamanduri pe o distanță de peste doi kilometri, delimitînd, dacă se putea spune așa, vîrful superior al suprafeței ce trebuia greblată. Dragajul începu la primele raze de lumină, în timp ce un ușor strat de ceață se desprindea de pe apa violacee. Hula trecea fără zgomot și la răstimpuri foarte lungi.

Draga-suspendată, avînd greutăți și flotoare care s-o poată ține la același nivel, cam la vreo 10 metri deasupra fundului, dovedi imediat că funcționează perfect.

O dată terminat dragajul între primele două șiruri, trebuiau recuperate geamandurile, pentru a întocmi cu ele un al treilea șir, la sud de cel de-al doilea. Lucrare de lungă durată și obositoare, dar singura în stare să spulbere orice îndoieli. Timpul necesar dragării părea a fi un fleac față de cel cerut pentru așezarea geamandurilor. Seara, oamenii căzdeau frînți.

Ziua a patra trecuse, și parîma tot nu agățase nimic, absolut nimic. Bănuiala că noua dragă nu cercetase la profunzimea calculată, sau că „dansase" în apă din cauza curenților puternici începu să-i frămînte pe Gianni și pe tovarășii săi. La exasperarea lor — pricinuită în primul rînd de această nesiguranță — contribuiau, nu în mică măsură, și desele apeluri prin radio ale lui Quaglia, de la Brest.

În ziua a cincea se ridică un vînt dinspre sud-vest. Seara, marea era montată. Gianni voia să mențină un nivel egal, dar geamandurile săltau ca înnebunite, și nu puține din ele dispăruseră chiar, duse în derivă. Bertolotto nu voia să aștepte ceva și mai rău, și puse prova pe Brest.

În ziua a șasea, într-o duminică, vîntul se liniștise și undele se așterneau domoale în golful de la Brest. Chiar dacă în larg oceanul ar mai fi fost agitat, tot puteau draga la nivel egal; pentru care pricină ridicară ancora. Dar de-abia ieșiseră din Goulet, că și fură asaltați de uragan și trebuiră să vireze imediat înapoi.

În ziua de 23, Gianni scria acasă:

„Astă-noapte, după ce am ieșit în larg, am fost nevoiți să ne întoarcem pe timp urît. Chiar acum l-am petrecut pe *commendatore* la gară. A plecat la Paris, să contracteze o altă lucrare, pentru cazul cînd nu vom reuși să găsim vasul «Egypt». Începe să se îndoiască. De aceea mi-a și spus, limpede și răspicat, să nu sperăm cine știe ce, și că ar fi mai bine s-o lăsăm mai moale. Eu, în schimb, sînt convins c-o să-l găsim, dacă o să ne ajute vremea..."

Iar la 30 iunie, din Brest:

„Astăzi, după o săptămînă de Atlantic, ne-am întors, și acum plecăm din nou, numaidecît, adică de îndată ce vom fi încărcat la bord provizia de combustibil și de alimente. După cum vezi, viața noastră în aceste zile nu e decît un ciclu de formidabilă activitate. Iar răsplata nu poate să nu vină, asta ți-o spun eu. Pe de altă parte, draga inventată de mine funcționează cum se cuvine. Asta o confirmă epava agățată de noi zilele trecute. Am coborît de mai multe ori, și eu și Bargellini, și pînă la urmă am reușit s-o vedem. E vorba de o navă necunoscută, care zace acolo Dumnezeu știe de cînd. Nici hărțile nu o semnalează. Bargellini se face pe zi ce trece scafandrierul cel mai bun din cîți mi-a fost dat să cunosc. Sînt cît se poate de mulțumit de el. Voiam să spun că dacă am fost în stare să agățăm o epavă ca aceea, adică mult mai mică decît «Egypt», și complet deteriorată, fără nimic pe punte de care să poți apuca, apoi asta înseamnă că draga funcționează cum trebuie. Și asta ne dă mare încredere!..."

Entuziasmul lui Gianni și entuziasmul lui Quaglia

Cînd „Artiglio" și „Rostro" începuseră să dragheze, „Raffio" era trimis în nordul Franței, la sud de insula Guernesey. Scotocind prin arhivele pariziene, Quaglia descoperise existența unei epave cu o bogată încărcătură de aramă și aluminiu. Zăcea în ape foarte adînci. „Raffio" începu deci dragajul la Guernesey. Dar fără nici un rezultat. Echipajul său, care înfrunta pentru prima oară mările nordice, întîmpina în curenții de acolo, în maree și în ceturi tot atîtea obstacole imposibil de trecut. La finele zilei a șaisprezecea, oamenii comunicau că nu izbutiseră să realizeze încă nimic. Quaglia, care în urma contractelor pe care le avusese la Paris rumega încă de atunci proiectul de a extinde operațiile companiei SO.RI.MA. pe întreaga Mare a Mînecii și pe tot Atlanticul, dădu ordin căpitanului de pe „Rostro", Carli, s-o pornească imediat spre Guernesey. „Rostro" va fi înlocuit cu „Raffio" în operațiile pe care urma să le execute împreună cu „Artiglio".

La 1 iulie Gianni scria :

„Vremea rea ne silește să ne întoarcem în port. Dar de ce oare o fi ținînd vremea rea atît de mult prin părțile astea blestemate ? Toată treaba asta e o adevărată pacoste. Cea mai mare pacoste ! Sezonul e scurt, și aș vrea ca înainte de venirea toamnei să găsesc afurisitul acela de «Egypt», care-mi stă în stomac ca o poamă nemistuită. Sînt mai bine de doi ani [1] de cînd îl tot vînăm, și de data asta vreau — și trebuie — să-l răpun, măcar de s-ar nărui lumea toată. Munca e organizată bine, și pofta de lucru este excelentă la toți. Numai vre-

[1] În realitate, este vorba de două sezoane lucrătoare (n.a.).

mea nu ne ajută cum ar trebui în acest sezon. Şi cînd de sus toarnă sau suflă, atunci *rien à faire*, cum zic cei de pe aici..."

O nouă alarmă falsă fu înregistrată la 6 iulie, cînd parîma rămase agăţată în vasul „Tijuca" [1], la nord de bancul Ar Men. De data asta scafandrierii n-au mai avut nevoie să se obosească pentru a-şi da seama că rămăşiţa nu avea nimic comun cu „Egypt". Trei zile mai tîrziu, aceeaşi figură le-o făcu un vapor mare, ignorat de hărţile marine.

Toate aceste evenimente, judecînd lucrurile şi făcîndu-le bilanţul, au restabilit, în rîndurile echipajului, încrederea care de la o vreme slăbise tot mai mult. Căci de acum înainte, îşi ziceau ei, şi nu fără temei, dacă ar trece pe deasupra lui „Egypt", atunci, aşa cum se întîmplase cu epave mai mici chiar, cablul nu putea să nu rămînă prins.

Nici Quaglia nu-şi ascundea entuziasmul, deşi acesta avea un obiectiv mai general, privind toate lucrările viareggienilor. La Guernesey, „Rostro", o dată localizat vaporul, cîştiga gologani cu duiumul. „Artiglio" şi „Raffio", nemaifiind incomodaţi de stînci, graţie noului sistem de dragaj, trebuiau, mai curînd sau mai tîrziu, să dea şi de „Egypt".

La 18 iulie Gianni scria :

„...Ieri ne-am înapoiat pe o vijelie formidabilă, care parc-ar vrea să continue. Foarte plicticos, căci piedicile care se pun de-a curmezişul muncii noastre au ajuns să fie, pentru mine, o adevărată obsesie. Nu vorbim aici decît de muncă, de ameliorări şi de scadenţa probabilă a marelui eveniment. De aceea, speranţe cu tonele, şi, tot cu tonele, răbdare. Fă-ţi idee : zi de zi să tot plimbi pe fundul mării patru mii de metri de parîmă de oţel !

[1] Vapor grecesc vechi, scufundat la 118 metri adîncime, la puţine mile de vasul „Urubilarte". După B. Ellsberg *(Men under the sea*, p. 266), *(Oameni sub apă)*, ar fi fost vorba de vaporul „Demetrios Inglessis", scufundat în timpul războiului într-un punct neprecizat, însă probabil destul de aproape de zona dragată de „Artiglio" (n.a.).

Asta cere, în afară de munca mașinilor, o muncă istovitoare și neîntreruptă din partea echipajului, cu căpitan cu tot. Ne apucăm de lucru la 5 dimineața și încetăm, dacă toate au mers bine, tocmai la 10 seara. Da. Fiindcă aici, la 3 noaptea e ziuă, iar la 10 seara e încă ziuă. Ne oprim doar ca să mîncăm pe apucate, la orele cele mai neprevăzute, după care, înapoi la parîme! Dragajul e una din acele munci care te epuizează și te stimulează în același timp. Acum, *commendatore*-le e în întregime ocupat cu banii cîștigați pe Marea Mînecii, și aproape că nici nu-i mai pasă de «Egypt». Parcă comorile de pe «Egypt» n-ar fi și ele bani. Fără să mai pui la socoteală că, din pricina acestei epave, sînt ațintiți asupra noastră ochii lumii întregi... Dar nădăjduiesc s-o găsesc înainte ca *signor* Quaglia să fi hotărît abandonarea..."

A fost un iulie groaznic; vîntul și furtuna își făceau treaba cu rîndul. Iar cînd venea o pauză, atunci se lăsa ceața. Quaglia decise să suspende pentru cîtva timp cercetările, mutînd lucrările în locuri mai apărate. Nu suporta să vadă oamenii stînd. În golful Brest se găsea epava unei vechi nave de război, „Furieux", scufundată cu trei ani în urmă. Deoarece se putea coborî pe fund în scafandru de cauciuc, Quaglia dădu ordin ca „Raffio" să plece pe urmele epavei și să recupereze încărcătura, dacă nu cumva și fusese prădată, avînd în vedere adîncimea foarte mică la care zăcea. Concomitent, trimise vasul „Artiglio" în larg, în dreptul insulei Guernesey, ca să localizeze o nouă epavă, în timp ce „Rostro" urma să meargă în larg în dreptul peninsulei Finistère [1], făcînd punte de legătură cu un mic port de hinterland, Aber-Vrach, printre stînci și creste ascuțite; locuri inaccesibile, locuri de coșmar.

[1] Din departamentul francez cu același nume. A nu se confunda cu Capul Finisterre (Spania) (n.a.).

Cu noua sa dragă, „Artiglio" reuși, într-un timp foarte scurt, să dea peste epava căutată (ceea ce „Raffio," cu uneltele obișnuite, nu fusese în stare să facă). Aceasta confirma încă o dată deplina eficacitate a noii unelte și, totodată, întărea încrederea în reluarea cercetărilor.

După „Risholm" și alte „nave necunoscute", nu mai lipsea decît „Egypt"

În ziua de 24, pe o vreme nu prea bună, dar cu o mare destul de liniștită și fără zdrențe de nori, „Artiglio" plecă în larg, spre Iroise. Ultimele furtuni împrăștiaseră 8 din cele 12 geamanduri. Căutarea lor nici nu merita osteneala. Pentru a restabili șirurile, începînd din punctul unde fusese suspendat dragajul, fu nevoie de o zi întreagă.

Marinarii, care nu-și mai desprindeau privirile de orizont, se întrebau ce-or să facă în fața bancului de nori care năvălea repede dinspre sud-vest. Altă dată n-ar fi ezitat să schimbe bordul [1]. Acum însă se străduiau să folosească pînă și minutele, deși știau prea bine că nu era cazul să-și facă iluzii. Pe la 6 simțiră prima rafală a vijeliei. La 8, marea devenise agitată. Nu le mai rămînea decît să-ntoarcă prova și, cu toată viteza, să intre în port, dacă voiau să scape de furtuna care se dezlănțuise, ca un incendiu negru, în spatele lor.

Abia către sfîrșitul acelei luni avură parte de două zile mai bunicele, în cursul cărora draga rămase iarăși agățată. Dat fiind că se apropiau acum de partea meridională a rombului, pe care, în pe-

[1] *A schimba bordul :* a întoarce nava cu un unghi de 180° (a face cale întoarsă).

rioada primelor căutări, o cutreieraseră în toate direcțiile, dar mereu zadarnic, e lesne de înțeles de ce neașteptatul acroșaj îi aduse pe toți într-o stare de mare agitație.

Strîngînd cablul metru cu metru, cele două nave, „Artiglio" și „Raffio", aproape că-și atingeau pupele. Franceschi coborî în „turetă" și rămase un ceas la fund. Apele erau tulburi. Se putea distinge cel mult la doi metri, și nu tot timpul. Deodată Franceschi strigă că zărise o epavă. Era o epavă, dar alte detalii nu putea da. Timp de alte două ceasuri fu tras de-a lungul bordajului epavei, pînă ce, către prova, după forma pintenelui [1] și a nării [2] pe lîngă care pusese să se ridice „tureta", își dădu seama că în nici un caz nu putea fi vorba de „Egypt". Consultînd hărțile maritime, planurile și desenele de nave scufundate în acea zonă, convenira că, după toate probabilitățile, vasul găsit era „Risholm". Cu acesta, toate epavele însemnate pe hărțile maritime fuseseră găsite.

La 2 august trebuiau să se întoarcă la Brest, ca să repare „tureta", care suferise o stricăciune la ferestruica centrală. „...Dar mîine dimineață plecăm iar — scria atunci Gianni — de îndată ce ne vom fi reaprovizionat cu apă și cărbune. Timpul e excelent și trebuie să profităm de el pentru a relua lucrul, care în realitate se prezintă mai bine decît speram."

Timpul cel „excelent" din 2 august, la 3 august devenise de un cenușiu-închis, iar în seara următoare, furtuna bîntuia cu atîta violență, încît era cît pe-aci să-i coste pierderea lui „Artiglio" și a echipajului său, care nu întorsese pupa la primele avertismente amenințătoare ale furtunii. Își făcură intrarea în Brest împinși de valuri înfricoșătoare, care măturau puntea năpustindu-se dinspre pupa.

[1] *Pinten* : proeminență robustă la prova, în partea de jos, care servește la izbirea (pintenarea) altor nave în timpul luptei.

[2] *Nara* : tub prin care trec lanțul și tija ancorei.

Totuși, nu avură altă supărare decît înlocuirea geamului de la un spirai.

Gianni scria :

„...Porcăria dracului ! Prea de tot ! De trei luni tot batem Atlanticul, și pentru lucru efectiv am avut parte doar de șase zile mari și late. Am zis șase ! Și cînd te gîndești că am «arat» blestematul ăsta de ocean săptămînă după săptămînă, cu speranța că vremea rea o să mai slăbească o dată cu apropierea sfîrșitului de sezon. Tu știi cît de angajat sînt eu personal în această treabă, care-mi ia liniștea sufletească și-mi zdruncină sănătatea ! Și dacă o să dăm greș, poate că asta o să se datoreze unui singur dușman : furtuna ; o să dea greș cea mai frumoasă lovitură pe care ar putea un om să și-o dorească în viața lui. Văd comoara la doi pași, am toate mijloacele la dispoziție, toate elementele care mi-ar garanta succesul, și iată-mă întemnițat în porturi, împreună cu speranțele mele, care, în ciuda a tot și a toate, supraviețuiesc încă. Eu nu-s ca *signor commendatore*, care, a treia zi după fiecare furtună, reîncepe povestea lui cu «hai să căutăm și alte recuperări», și bombăne, și se uită la noi ca și cînd noi am fi de vină. Îl înțeleg și pe el. A cheltuit milioane de lire. Dar să te dai bătut la ultima bătălie, ar fi să dai dreptate la toți acei «dar» și «dacă», și, mai presus de toate, la acea presă de pretutindeni, în special franceză și americană, care trăncănește verzi și uscate pe socoteala noastră. Cît despre mine, trăiesc zile de iad. Zile de enervări care deprimă. Zile de spaimă, o spaimă pe care o ascund cu grijă, ca să nu-i descurajeze și pe ceilalți."

În acele ultime zece zile Gianni izbutise să dovedească, spre marea lui mulțumire — deoarece de atîtea ori o spusese ritos — că vasul „Egypt" nu putea să se afle în partea de nord a rombului. Îi greblase fundul metru cu metru, însemnînd cu șirurile de geamanduri deplasările zilnice către sud. Și, cu excepția ultimelor două epave, nu mai găsi-

seră nimic. Pe de altă parte, nu exista nici un motiv de a presupune că draga ar fi putut trece pe deasupra lui „Egypt" fără să-i semnaleze prezența. Căci se știa prea bine că dimensiunile acestuia întreceau de cel puțin patru ori pe cele ale epavelor găsite în acea porțiune.

Contrar insistentelor teorii ale lui Le Barzic, după care „Egypt" trebuia să se afle în partea de nord a suprafeței care fusese dragată, Gianni decise să încerce în cealaltă jumătate, adică în partea meridională, și să înceapă de-a dreptul din punctul indicat de Hedbäck. Înăuntrul acestei poziții, Gianni era convins că va da de urmele epavei. Le Barzic protestă atît de tare, încît Gianni fu silit să ceară acoperire de la Quaglia, prin radio, în favoarea planului său. După ce obținu deplinul consimțămînt, se puse numaidecît pe lucru. Ajutat de „Raffio", reuși în aceeași seară (de 20 august) să așeze pe apă un șir de geamanduri de circa 2 kilometri de la vest la est, adică la sud de „Punctul lui Hedbäck". Cum mai erau încă vreo două ore pînă să se întunece, profită de ele ca să dragheze metru cu metru prima parte. Dar fără nici un rezultat.

Scapă o geamandură și se agață o epavă necunoscută

La 21 august, de cum se lumină de ziuă, marinarii erau gata cu operațiile de dezancorare. Geamandurile fuseseră decroșate, parîmele readuse la bord și cablul întins din nou la înălțimea potrivită cu fundul de mare stîncos. Dar, în locul soarelui, răsăriră nori roșii.

— Nu se poate oare, se întrebau marinarii mahmuri, să ai trei zile bune în șir?

Gianni, care fierbea de furie, strigă să se înceapă lucrul numaidecît. După ce deplasară toate geamandurile mai la nord, dădu ordin ca „Raffio" să înainteze paralel. Se găseau aproape de locul unde, în anul precedent, o parîmă simplă, pescuitoare, se agățase și se rupsese, indicînd oarecare urme de rugină și de ceruză.

La prînz mîncară la locul de muncă, în picioare și la repezeală. Norii, care dimineață se ridicau dinspre est, se întorseseră către sud-vest, întunecînd și cer, și mare.

La ora 2, parîma întîmpină rezistență. Se agățase la vest de „Punctul lui Hedbäck". Sub vîntul care sufla puternic, scurte valuri băteau zgomotos în bordul lui „Artiglio". În asemenea condiții era cu neputință să cobori un scafandrier. Dar Gianni nu voia să piardă punctul acela. Deși înțelegea grava răspundere pe care și-o lua, înșfăcă megafonul și răcni către cei de pe „Raffio" să ridice întreaga parîmă. Era în culmea agitației.

— Haide, băieți, iute, iute! repeta el sărind de la pupa la prova. Mă bizui pe voi! Faceți în așa fel încît să nu se rupă!

Să tragi o parîmă prinsă de fund, pe o mare furioasă, implică o mare doză de răspundere și de curaj. În cazul de față, se putea produce, ca nimica, răsturnarea navei cu fundul în sus.

Cei de pe „Raffio" rămaseră perplecși.

— Hei, băieți, dați-i drumu! Ce, credeți că glumesc? Trageți, trageți, Maica ta, Hristoase!

Și continua să urle prin megafon.

Dacă cumva parîma se rupea, vasul, purtat în derivă de curentul impetuos, n-ar mai fi fost în stare să localizeze din nou punctul prizei. Asta se mai întîmplase, și chiar în același loc, în cursul primelor cercetări.[1]

Cînd tamburul vinciului de la pupa începu a se învîrti, parîma se întinse deodată, micșorînd un-

[1] V. cap. X, operația din ziua de 19 iunie 1929 (n.a.).

ghiul între cele două nave pe măsură ce „Raffio" se apropia, treptat-treptat.

— Încă, încă, încă! nu înceta să urle Gianni, fără a-și lua ochii de la parîma care vibra într-una. Și așa, pînă ce ajunse aproape la verticală.

Acum era într-adevăr primejdios. O izbitură mai puternică a mării ar fi putut aduce serioase stricăciuni vinciurilor, sau ar fi putut rupe parîma, care dispărea ca plumbul sub pupa navei înclinate spre prova.

— Iute, iute, striga Gianni, legați-o de geamandură!

Grație practicii și iscusinței marinarilor, operația fu executată în mai puțin de douăzeci de minute. Și a fost într-adevăr un miracol că „Raffio", foarte aprovat[1] cum era, nu s-a răsturnat sub izbiturile mării și ale curentului care îl înclinaseră atît de rău, încît apa venea pînă peste parapet.

O dată geamandura așezată pe apă, Gianni comandă ca celelalte să fie așezate toate la o milă mai spre nord. Apoi, cu un gest de resemnare, îl făcu pe Bertolotto să înțeleagă că acum puteau, fără zăbavă, să pună prova pe Brest. Marea se înrăutățea văzînd cu ochii. Nu mai era cu putință să continue atunci dragajul în condițiile acelea. Era parcă un făcut să nu poată explora punctul acela.

Se întoarseră acolo a doua zi, 22 august, la amiază, cu viteza maximă. Marea cobora încă, dar fără valuri mari. Apele tulburi erau împinse de curenți contrarii, veniți dinspre orient, care făceau ca soarele să reapară din cînd în cînd, apoi se adunau departe, dincolo de Canalul Mînecii. Furtuna se revărsase către larg. Cu toate că vîntul suflase puternic, cu zece kilometri pe oră, geamandurile apărură totuși la locul lor, împreună cu cea pe care o puseseră în ajun să marcheze punctul unde parîma fusese agățată. Bertolotto, după ce cercetă la o milă depărtare, îi trecu lui Gianni binoclul:

[1] *Aprovat*: înclinat longitudinal cu prova afundată și pupa ridicată,

— Parc-ar lipsi ultima, îi zise. Afară numai dac-o fi sub apă. Ia vezi puțin și tu.

Gianni o luă de la vest, adică de la geamandura nr. 1, și numără cinci. A șasea era lipsă. Dar izbuti s-o zărească spre est, la circa un kilometru de punctul unde ar fi trebuit să fie.

— Uite-o colo, cățea afurisită! A plecat pe cont propriu. Bine că n-a rupt lanțul. Apoi adăugă: Uite, uite! Ce combinație ciudată! „Arînd" pe fund, geamandura care și-a luat valea, fiind sub vînt, s-a oprit la o sută de metri de geamandura cealaltă, pe care am lăsat-o noi acolo aseară... Ia hai, pune prova pe ea, s-o aducem imediat înapoi, la locul ei.

Bertolotto opri nava lîngă geamandură. Sartini coborî în șalupă și, cu o manevră ușoară, legă geamandura de palan.

— Vira! comandă Gianni lui Vailante, care stătea la palan, lîngă trinchet.

— Stop! zise Gianni.

Era doar o geamandură ușoară, și deci ar fi trebuit să se degajeze cu ușurință. Dar nu făcuseră încă trei metri, și parîma începu să se încordeze.

— Să se fi agățat și ea? O fi dat, ca de obicei, peste blestematul ăla de recif! bombănea Franceschi, pipăind parîma, care rămînea rigidă ca o lamă de oțel.

Gianni se adresă lui Vailante:

— Mai dă-i vreo două învîrtituri. *Bo!*

Sub rezistența parîmei, „Artiglio" începu să se lase pe o parte. Toate astea nu erau lucru curat. Ca să știi ce dracu se putuse întîmpla acolo pe fund, nu mai era alt mijloc decît să tragi de parîmă cu toată puterea. Dar mai înainte de asta, Gianni puse să se fixeze încă o geamandură, o baliză mică, pentru ca să nu piardă poziția.

Sub acțiunea palanului, „Artiglio" începu să se încline, adică să iasă afară din apă cu un bord.

— Trage, trage, trage! țipa Gianni.

Parîma era bună. Rezista.

— Trage, trage, trage!

Atunci se auzi un pocnet. Nava se cutremură. Apoi, cu o largă mișcare de redresare, începu a se balansa în ruliu. Gianni nu-și putu reține o înjurătură :

— S-a dus în... Porcăria dracului... Știam eu...

Apoi apucă, pentru a o trage la bord, parîma care atîrna. Dar, spre stupoarea lui, parîma nu atîrna, ci era întinsă și țeapănă.

— Păi atunci se cheamă că acolo e agățată marfă ! Se întoarse către nepotul lui Franceschi și-i zise : Încearcă să-nvîrtești. Dar încet.

Spînzurată de *zavorra* [1], se ivi la suprafața apei o masă încîlcită de fiare ruginite, cu o bară îndoită și foarte grea. Traseră toată această împletitură la bord, pe punte. Gianni, împreună cu tovarășii săi, se repezi la acea bară, asemănătoare în totul cu drugii care, la bord, susțin șalupele vasului ; sau cu brațul de gruie [2] pentru ancoră.

Așadar, acolo, jos, era o navă. Iată cum se întîmplase. Geamandura, dusă în derivă de curentul puternic, greblînd fundul pe o distanță de un kilometru și jumătate, se prinsese de epava pe care o legaseră în ajun de o baliză de marcaj...

Atunci, Gianni, Franceschi și Bargellini coborîră în salon. Acolo desfășurară pe o masă planurile lui „Egypt" și se puseră să le cerceteze bucată cu bucată, cu o emoție așa de mare, că mîinile le tremurau cînd le plimbau peste desene. La spatele lor, în vîrful picioarelor, nostromul Amedeo Raffaelli și căpitanul Bertolotto le urmăreau cu îngrijorare mișcările. În tavan, vreo douăzeci de priviri fixau ca o cornișă cadrul luminătorului.

[1] Citeodată, în loc de ancoră se puneau la extremitatea parîmei unei geamanduri patru mari bucăți de fontă, găurite la mijloc. Priza era mai puțin sigură, dar costul mai ieftin compensa paguba în cazurile cînd, așa cum se întîmplă adesea, marea smulgea și rătăcea geamandura (n.a.).

[2] *Gruie :* macara folosită pentru lansarea și ridicarea bărcilor sau pentru încărcarea și descărcarea vaselor.

Gianni trecu în revistă una cîte una toate gruiele care susţineau şalupele de pe „Egypt". Dar toate se dovedeau a fi cu mult mai solide şi mai lungi.

— Ia uită-te niţel şi la pupa, Gianni. Ce fel de istorie e aia? întrebă Bargellini.

Gianni puse dublul-decimetru pe semnuleţul care se detaşa pe albastrul de cianură al planului. Apoi raportă distanţa măsurată la scara planului, scara de 1:30, şi zise:

— Sfffîntă Fecioară!

Măsură din nou, cu şi mai mare atenţie, şi iarăşi se întoarse şi zise:

— Hm! Ca dimensiuni, s-ar potrivi. Un metru optzeci pentru trei centimetri...

Carlo Domenici, care se pricepea la desene şi copii heliografice, zise:

— Ţine seama, unchiule, că la copiat măsurile se mai scurtează, din pricină că hîrtia, cînd se usucă, se mai strînge.

— Şi mai bine! exclamă Gianni. Chiar bine de tot! Fierul nostru e, de fapt, mai lung şi mai gros.

Se linişti niţel. Toţi aşteptau. El adăugă:

— Să n-o luăm prea iute, băieţi. Gruie ca astea se găsesc la bord pe orice vapor. N-aş vrea să avem iar de-a face cu obişnuita „navă necunoscută", măcar că de data asta necunoscuta e... necunoscută chiar de hărţile maritime!

Ideea făcu înconjurul feţelor, şi ardoarea slăbi deodată.

Se înapoiară pe punte. Soarele intrase în mare. Nu era cazul să mai coboare vreun scafandrier. Nici starea mării n-ar fi îngăduit-o. Vîntul se întorcea din nou spre nord-vest, şi acum sufla întins şi continuu. Furtuna nu era departe.

Urmăriţi de cele mai afurisite condiţii atmosferice, cu o vreme care nu le lăsa nici trei zile bune în şir, blestemînd destinul şi vîntul de sud-vest, Gianni decise să-l lase pe „Raffio" acolo, pe loc (fixat la patru geamanduri), şi să se întoarcă la ţărm cu „Artiglio".

În seara aceea, din Brest, scria acasă:

„...Aşadar, cu toate vijeliile care nu ne dau pace, cred că am găsit, în fine, ceva care să ne poată face să ne gîndim la «Egypt». Dar, domol cu entuzismul. Am zis : cred. Fiindcă trebuie să ştii că astăzi am agăţat iară. Şi am adus sus un braţ de gruie. După caracteristicile lui, seamănă cu cel de pe epava mult căutată. Deoarece n-am putut plonja din pricina vremii rele, ne-am înapoiat cu inima plină de nădejde. Nimeni nu ne poate garanta că fragmentul de epavă aparţine navei «Egypt». Dar vezi că punctul geografic se potriveşte al dracului, aşa că s-ar putea s-o fi brodit. Acum trăim toţi în aşteptarea bunelor graţii ale timpului. Nici nu s-a răspîndit bine zvonul la Brest, şi iacă-i pe ziarişti alergînd de pretutindeni, desigur nu cu mutre admirative, ca pentru un mare eveniment, ci mai degrabă cu obişnuita lor intenţie de a ne pune în situaţii ridicole. Publicul a devenit sceptic. Nu mai crede într-un sfîrşit fericit al eforturilor noastre. De prea mulţi ani aşteaptă, aşa că acum a hotărît că faimoasa comoară nu se va mai găsi niciodată..."

Capitolul XV

UN ŢIPĂT. APOI AU PLÎNS

Vremea rea ţinu patru zile. În seara de joi, 28 august, marea cobora încă, dar cerul era senin şi aerul răcoros. Poate că n-ar fi stricat un mic răstimp cu vreme ceva mai bună.

Vineri 29, la orele 1 noaptea, „Artiglio" părăsi portul Brest, îndreptîndu-se direct către geamandurile unde aştepta „Raffio". Era un cer plin de stele, dar nu sufla nici un fir de briză. Şi s-ar fi putut să vină şi ceaţă. S-au întîlnit cu ea în larg, în dreptul punctului Pierres Noires. Era o negură aşa de groasă şi de întinsă, că hotărîră să ancoreze. De altfel, nu daseră nici de urmele geamandurilor, nici de ale lui „Raffio". Printre altele, pe „Raffio" nu aveau instalaţie de radio, aşa că era exclus să afle ce fel de vreme era în larg.

Negura se mai rări abia pe la răsăritul soarelui. După patru ceasuri de navigare, „Artiglio" o zbughi brusc în plin soare, la circa 6 kilometri de „Raffio", care părea că pluteşte atîrnat în aer.

Spre sfîrşitul fluxului, ajunseră la geamanduri. Oceanul era frumos, neted ca oglinda, limpede şi scînteietor. Hula trecu şi ea uşor, fără să întrerupă calmul întins jur împrejur pe întregul orizont.

Căpitanul de pe „Raffio" pregătise în jurul epavei un cerc de geamanduri de care „Artiglio" se legă în mai puţin de o jumătate de oră. La bord totul era gata. Bargellini intră în „turetă". Franceschi îşi luă în primire postul la telefon. Carlo

înșfăcă bara scripetelui, iar la otgoanele bigii se duseră de bunăvoie marinarii Mario Raffaelli[1] și Romualdo Cortopassi.

După ce termină de înșurubat cele 12 piulițe ale capacului „turetei" și după ce controlă parîma de susținere pentru a se asigura că e bine potrivită în articulație, Amedeo făcu un semn lui Gianni. Totul era pus la punct. Atunci, la rîndu-i, Gianni lăsă brațul în jos. La acest semn, „tureta" începu să coboare. Atinse apa, pluti un moment, apoi dispăru într-un cerc de spumă.

Gianni îi făcu semn lui Carlo să meargă mai repede. În timpul acesta, vocea lui Bargellini se auzea răsunătoare ca un clopot, de o puteai distinge la trei metri de casca telefonică. Franceschi îi vorbea des, ca să fie sigur că toate funcționau bine. De o fracțiune de timp, oricît de minusculă, putea să atîrne viața scufundătorului. Așa că, atunci cînd Bargellini, o dată, nu răspunse, Franceschi începu a-l chema cu voce repezită:

— Hei, Bargellini, m-auzi? M-auzi?

O parîmă care se rupe, un geam care se sparge, un șurub nestrîns cum trebuie, o garnitură defectată puteau deveni, într-o clipă, evenimente fatale.

Cînd dunga de vopsea albă (care indica 100 de metri) apăru pe cablu, Franceschi opri macaraua. Gianni își puse la ureche casca și începu să vorbească:

— Ascultă, Barge, ți-am dat o sută de metri de cablu. Nu vezi nimica?

— Nimic.

— Nici chiar fundul? Uită-te bine.

— Nu. Nimic.

— Cum e apa?

— Deasupra e verde, limpede, iar dedesubt, mult mai întunecată.

— Te mai cobor cinci metri.

[1] Văr al scafandrierului cu același nume și frate cu nostromul Amedeo (n.a.).

— Dă-i drumu!
— Acum ce vezi?
— Ca și înainte.
— Uită-te bine în jurul tău. Nu vezi o pată mai închisă?
Tăcere.
— M-auzi? Hei, Barge, m-auzi?
— Te aud, te aud, dar nu văd nimic. Totul e verde.
— Vrei să încerci și la dreapta?
— Nu. Mai coboară-mă nițel.
— Îți mai dau cinci metri. Nava e destul de echilibrată, n-avea nici o grijă.
— Dă-i drumu, dar încet.
Gianni se întoarse spre Franceschi, care luase locul lui Carlo la vinci, și-i zise:
— Mai lasă-l în jos cîteva învîrtituri, să-l facem să atingă fundul.
Tamburul începu să ticăie, pistoanele să-pufăie. Un strigăt al lui Bargellini, un gest sec al lui Gianni, și Franceschi blocă levierul.
— Ce s-a întîmplat?
— Sînt pe fund. M-am ciocnit de ceva.
— Poți vedea despre ce e vorba?
Tăcere.
Totul era acum nemișcat la bord.
— Vorbește: cum e fundul. Îl vezi?
— Sînt pe fund, dar nu izbutesc să-l văd.
— La ce distanță poți vedea?
— Așteaptă să-mi treacă ceva prin față. A! Uite: poate că la vreo doi metri.
— În spate ce culoare are apa? Observă bine!
— Verde, ca și în față.
Gianni îi trecu lui Carlo casca și alergă în babord, lîngă geamandura care marca locul epavei. Apucă frînghia și începu să tragă de ea cu putere, ca să se asigure că într-adevăr parîma cobora vertical. Și cum prezenta o ușoară înclinare spre afară, înțelese că „Artiglio" era ușor deplasat față de epavă. Se întoarse deci la telefon și zise:

— Ascultă, Barge, am impresia că te afli mai la dreapta de epavă, dacă poziția ei e la fel cu a noastră. Așa că te ridic nițel și pe urmă deplasez nava spre stînga. Deschide bine ochii și fii atent la schimbările de lumină. Ești gata?

— Dă-i drumu!

Gianni comandă manevra. Marinarii, care se și aflau la vinciuri, atît la cele de la pupa, de pe dunetă, cît și la cele de la prova, acționară levierele. Marinarii din tribord slăbiră cu 7 metri parîmele, care fură recuperate de cei din babord. Nava se mișcă făcînd mici cercuri în apă. Gianni luă mîna de pe cornetul telefonic și întrebă:

— Nu vezi nimica?

— Nu.

— E oare cu putință? Așteaptă să te mai deplasez cu vreo doi metri.

Manevra era în curs, cînd Bargellini scoase un strigăt.

— Stop! Stop! repetă Gianni. Apoi, în receptor: Ce e? Vorbește!

— O umbră. Ceva plat. Mișcă-mă olecuță!

Franceschi, la semnul lui Gianni, încetini, și parîma începu să scîrțîie, dezdepănîndu-se încet.

— *Bo!* zise Bargellini.

— E mai bine acum?

— Văd mereu aceeași umbră plată.

— Încearcă s-o prinzi între tine și lumină.

— Atunci coboară-mă cu o jumătate de metru, apoi mișcă-mă puțin la dreapta.

După executarea manevrei, Bargellini le spuse că vede epava. Soarele ieșise de sub un nor, și vizibilitatea era mai bună.

— Vai, Gianni, sînt foarte aproape de una din extremitățile navei, dar nu știu dacă-i prova sau pupa. Nu disting dincolo de doi metri.

— La ce înălțime a navei te afli?

— În tot cazul, deasupra liniei de plutire.

— Îți poți măcar da seama dacă e vorba de un vas de pasageri sau de unul de marfă? Acum o să încep să te mișc, dar tu fii foarte atent: dacă-ți

trece pe dinainte un hublou, gîndește-te că navele de marfă le au rotunde, pe cînd la „Egypt" ele erau dreptunghiulare, cu cadru. După aceea, am să te urc doi metri, ca să poți observa puntea. Fii cu ochii în patru cînd ai să vezi gruiele. Totul depinde de asta. „Egypt" avea gruie hidraulice [1], pe care nu le poți confunda cu altele. Ai înțeles?

— Am înțeles.

Gianni comandă manevra care urma să poarte „tureta" de-a lungul bordajului epavei, foarte aproape de el și la nivelul liniei de plutire.

Bargellini, cu ochii pironiți pe ferestruica „turetei", vedea trecînd încet acea umbră neagră, plată, cu puncte roșietice: erau capetele niturilor, care se perindau ca într-o procesiune.

— Stop! strigă el. O, Gianni! Sînt în fața unui hublou al navei. E dreptunghiular!!! Cu un grilaj de patruzeci și cinci de centimetri pe treizeci. Așezat la un metru și zece mai jos de punte.

— Ești sigur?

— Absolut sigur.

— Ascultă, Barge! Acum te ridic nițel. Vreau neapărat să știu dacă vezi suprastructura. Ai înțeles?

— Dă-i drumu!

— O vezi?

— O văd, dar nu știu dacă e cea de la pupa sau cea de la prova.

— Așteaptă un moment. Apoi, către Carlo: Dă fuga jos și adu-mi planurile. Iute!

Cu planurile desfășurate pe copastie, Gianni zise la telefon:

— Uite. Poți ști dacă-i vorba de castelul de la pupa. După ancore. „Egypt" le avea pe punte, pe suporți. Poți ajunge acolo?

— Pe punte nu pot distinge nimic. Dar soarele s-a înălțat?

[1] Gruie hidraulică de încărcare, de un model foarte vechi, cum poate că nu mai exista pe acea vreme decît pe „Egypt". Era greu să le confunzi cu celelalte gruie cu aburi (n.a.).

— È sus de mult.

— Uf, se cheamă că pe ziua de azi mai bine că acum n-o să putem vedea.

— Așteaptă, am să te ridic de-a lungul parapetului.

— Nu. Acolo sînt curenți. Adineaori, de-abia atinsesem parapetul, și curenții m-au dus la dracu. Sînt sub parapetul de vînt. Mai bine du-mă spre pupa, unde e gruia hidraulică.

În timp ce se executa manevra pentru a întoarce „tureta" spre flancul epavei, Bargellini se silea să nu piardă din vedere detaliile care-i treceau prin fața ferestruicii scafandrului.

— Oprește, oprește! strigă el. Doamne! Un colac de salvare! Lîngă ornamentația pupei! Dă ghiul[1] cu un metru îndărăt. Degeaba! S-a dus! Așteaptă să vină valul. A, uite-l, colacul! E în fața mea, dar e negru tot, și cu o crustă groasă pe el! Nimic de făcut!

— Pot să pornesc iar?

— Nu. Stai pe loc. E ceva care nu se potrivește. Suprastructura se oprește aici.

— Ăi fi în vecinătatea tubului de scurgere[2]?

— Da, el e, îl pot atinge.

— Atunci, ia seama bine la ce-ți spun: în flancul bocaportului de la magazie, exact sub punte, acolo trebuie să se afle prima gruie hidraulică. O vezi?

— Nu. Trage-mă cu un metru mai sus. Vreau să merg pe bordul epavei.

— De ajuns atît?

— Da. Acum mișcă ghiul spre pupa. Stop! Am ajuns. Sînt pe punte. Dar curentul mă răsucește. Întoarce-mă la dreapta. *Halt!* E bine. Acum coboară-mă un metru.

[1] ***Ghiu:*** suport de lemn fixat aproape de baza catargului, putînd să se rotească într-un bord sau altul. La navele cu vele, pe ghiu se leagă marginea de jos a velei.

[2] ***Tub de scurgere:*** tub prin care se scurge apa de pe punte.

— Nu face pe nebunul! Uită-te bine de jur împrejur. Ești sigur că n-o să rămîi încîlcit în ceva? Nu e nimic pe acolo în care să te poți încurca?

— Sînt perfect liber. De ce parte se află gruia?

— Așteaptă să mă uit. Spre prova, imediat îndărătul spiraiului.

— Încearcă să mă miști spre prova. Stop! A fost ceva. Dar a dispărut. Uite-o că se întoarce. Uite-o că... Iar s-a dus. Așază-mă pe punte, vreau să văd dacă mă mișcă curentul.

— E periculos. Te-ai putea încîlci în ceva.

— Îți spun că nu. Du-mă acolo.

— Nu te duc, zevzecule!

— Atunci nu mai văd nimic. Du-mă, îți spun!

— Liniștește-te, Barge. Ce te-a apucat? Ieri ai primit scrisoare de-acasă. Nu ești mulțumit?

Gianni își dădea seama că nu-i mai rămînea alt mijloc pentru a-l readuce la cumințenie. Și, drăcia dracului, acolo jos era o infernală încurcătură de fiare, fire, parîme împrăștiate, cabluri, plăci de bordaj, structuri răsucite... încît era de ajuns o clipă de neatenție, o nimica toată, pentru a rămîne prizonier, poate pentru totdeauna.

Bargellini schimbase tonul. Dar ideea, nu.

— O, Gianni, te asigur că văd bine. E un loc liber. Hai, du-mă acolo!

— Cu atît mai rău pentru tine, căpățînilă! Totuși, am să te țin nițel mai îndărăt.

— Stop! Gianni!

— Spune! Ce e?

— O, Gianni! Am văzut-o! Cilindri cuplați, drepți, cu două palanuri la cap.

Gianni nu-l mai asculta acum. Se făcuse palid ca ceara. Toți stăteau cu privirile ațintite la buzele lui. Voia să deschidă gura, dar buzele îi tremurau. Apoi, paloarea se prefăcu în roșeață. Fața i se congestionă. Înțeleseră din ochi ceea ce el nu izbuti să rostească.

— „Egypt"!! „Egypt"!! urlară cu toții.

Unii începură să plîngă. Numai Domenici avu calmul necesar ca să ia din mîna lui Gianni casca și, imediat, să vorbească cu Bargellini :

— Nimic. Nu-i nimic, Alberto. Stai liniștit. Vrei să te aduc sus ?

— Am înțeles. Am înțeles. Carlo. În sfîrșit ! ! !

Carlo se întoarse către Franceschi, care nu mai înțelegea nimic.

— Ei, Aristide ! Ce dracu faci acolo ? Alberto e jos. Hai, adu-l sus, repede ! [1]

Un drac de om

În seara aceea, pe cînd bucătarul împreună cu Amerigo trebăluiau nevoie mare, Costante, Giulio, Mario și fochistul Tedoldi, așezați pe acoperișul camerei de veghe, la pupa, atacaseră la ghitară, la banjo și la mandolină o tarantelă așa de îndrăcită, că-i făcu pe toți să iasă pe punte.

Gianni începu să cînte, cu vocea lui puternică de bas. Franceschi, înșfăcîndu-l de mijloc pe Bargellini, începu un dans care, mai solemn la început, deveni de-a dreptul sălbatic cînd întreg echipajul, inclusiv căpitanul, prins în horă, se puse să bată tactul din mîini și din picioare. Toate spezele fură plătite de picioarele lui Bargellini.

O dată cu lăsarea nopții, se lăsă și ceața. Dar nimănui nu-i trecea prin gînd să părăsească poziția, oricît ar fi fost ei de ancorați în plină rută principală a Canalului Mînecii. Sirene și clopote sunau

[1] În afară de cele descrise de David Scott *(op. cit.,* pp. 217—226), m-am servit de mărturiile lui Giulio Sartini, Vailante Cortopassi, Carlo Domenici, Amedeo Raffaelli și Angelo Sartini (Unchiul), pentru fidela reconstituire a acestui episod, atît în ce privește dialogurile cît și, mai ales, pentru anumite detalii absolut inedite (n.a.).

lugubru din toate părțile. Un transatlantic apăru brusc, la vreo 100 de metri, urlînd din cornul de ceață de parc-ar fi dus o încărcătură de lupi.

Spre dimineață ceața se ridică.

La prima rază a unui soare palid, Franceschi se și înființase la „turetă". Iute și metodic, reuși lesne să se apropie de epavă. Cu ordine precise, ceru să fie dus spre tubul de scurgere, apoi pe punte. Instalat pe puntea de comandă, descoperi cealaltă gruie hidraulică, ale cărei semnalmente coincideau cu cele stabilite de Bargellini.

Gianni adusese din vreme la bord o machetă de carton a lui „Egypt" (la scara 1:300), executată cu mare grijă în ceea ce privește detaliile.

Cînd Franceschi ieși din „turetă", începu să explice, detailat, fără nici o eroare, că lucrurile observate de el pe epavă corespundeau perfect modelului-miniatură.

Identificarea se putea socoti împlinită. „Egypt" stătea drept, pe un fund de nisip tare, de culoare cenușie, presărat cu roci plate și negre, la 25 de mile de Ouessant, la 30 de mile de Pointe du Raz și cam la o milă de „Punctul lui Hedbäck". Spre marea supărare a lui Le Barzic, poziția epavei, după calcule de o mare precizie, fu definitiv stabilită de pe bord: latitudine 48°07'45" nord, longitudine 5°30'30" vest.

În acea după-amiază a zilei de 30 august, de data asta numai pentru a fixa definitiv poziția exactă a epavei pe fund, Bargellini făcu o nouă imersiune și, contrazicînd afirmația lui Franceschi, stabili că partea înfundată în nisip era pupa. Ca să tranșeze această fundamentală controversă, Gianni, în dimineața următoare, își trase pe el maioul și puloverul și coborî cu „tureta".

Gianni era un drac de om. În momentele cînd se cerea să se dea așa-zisa „lovitură", poate că nimeni altul decît el n-o putea face cu atîta iuțeală, grijă și siguranță. În împrejurări ca acelea, aproape că ți se făcea frică. Desigur, toată lumea era de acord că el cunoștea bine planurile navei și că deci știa ce

ordine să împartă pentru a merge la sigur în niște direcții de altminteri complicate și periculoase; cu toate acestea, imersiunea lui provocă stupoare și agitație totodată în rîndurile echipajului.

Pensulația cu ceruză albă nici nu apăruse încă pe cablu, că Gianni și ordonă prin telefon:

— Oprește! Vira! Puțin! Sus, sus, stop! Trei metri la dreapta. Oprește! Înainte un metru. Mai! Mai! *Bo!* Mișcă ghiul la prova. Stop! Ridică șaptezeci de centimetri. Halt! La pupa ghiul... *Bo!* Coboară cu șaisprezece rotații la vinciul din prova. Acum dă drumu la parîmele din dreapta, opt rotații. Repede, repede!...

O pauză. Apoi din nou vocea lui:

— Virează ghiul la stînga. Halt! La dreapta. Halt!

Franceschi, la telefon, cu greu prididea să transmită ordinele și să le facă să fie executate. Cu Gianni sub apă, vinciurile erau, toate și tot timpul, în acțiune. Oamenii erau înnebuniți. Se temeau c-o să greșească, n-aveau nici o clipă vreme să răsufle, asudau, se frămîntau...

— Trage, hei, trage-mă sus! Iute!

— Ridică-l repede, omule! repetă Franceschi lui Carlo, care stătea la cabestan. Era lac de nădușeală.

Nici n-ajunsese bine la bord, că Gianni și bătea toba cu degetele în geamul „turetei", cu strîmbături și gesturi, ca să i se scoată mai repede capacul. De îndată ce scripetele fu la distanță de un cot, se și atîrnă de el și, fără să-și mai treacă cordonul în jurul mijlocului, începu să strige:

— Trageți-mă afară, iute!

Scos din „turetă", o zbughi deodată pe punte și alergă la planurile care erau desfășurate deasupra bocaportului. Fără măcar să-i observe pe cei care stăteau în jurul lui și-i puneau întrebări, începu să plimbe degetul pe desene, cu mormăieli și jumătăți de cuvinte, pînă ce putu să-și zică lui însuși:

— E-n regulă. Asta este!

Se precipită la machetă, îi aruncă o privire, și din nou se bagă în „turetă". Într-o clipă dispăru în ocean, lăsînd un cerc de spumă, pe care curentul o împinse repede în larg.

În intervalul dintre mareele dimineții, el execută în felul acesta nu mai puțin de șase imersiuni, fără nici o pauză.

La prînz scoase capul și zise :

— Mi-e foame.

— Și nouă crezi că nu? strigară în cor ceilalți.

— Păi atunci, jos cu toții ! răsună vocea bucătarului Maurizio, sosind în careul mic cu un gigantic vas de macaroane fumegînde.

Amerigo venea după el, behăind :

— La masă, că se răcește ! Hei, unde sînteți ?

Coverta era pustie. Toți erau jos și băteau cu pumnii în masă.

Între două îmbucături, Gianni explica și demonstra nu numai identitatea epavei, dar și adevărata ei poziție pe fund, precum și condiția în care se găseau diversele structuri. Partea spartă era, cum spusese și Bargellini, pupa. Puntea era un adevărat măcel de lucruri zdrobite și îmbucătățite. Toate trebuiau măturate de acolo. Cu asta trebuia să se înceapă. Și mai descoperise ceva. Ceva capital : punctul dintre cele două gherete de gardă era punctul cel mai indicat pentru a se face prima mare spărtură cu exploziv, care să deschidă calea spre tezaur.

La Brest, cu un trofeu la bord

Hotărîți să folosească pînă la ultimele limite acele rare momente de vreme bună, „Artiglio" rămase încă două zile deasupra epavei. Apoi făcu o voltă, ducînd în magazia sa un trofeu.

Lui Gianni și oamenilor săi nu le plăcea să soseaască la țărm cu vorbe de clacă. Nu puțini fuseseră cei care, în trecut, după lungi căutări, debarcaseră la Brest povestind că agățaseră vasul „Egypt" și alte basme de acest soi.

Așadar, „Artiglio" se întorcea fără multă gălăgie, aducînd cu el gruia hidraulică de pe „Egypt", compusă din braț, doi cilindri și două raiuri de palan în bloc ; cam 7 tone de material. Faptul de a fi pescuit din fund un fragment de epavă cîntărind așa de greu și de dimensiuni atît de voluminoase, de la o adîncime de — cum vom vedea — peste 130 de metri, demonstra rara capacitate a acestor scafandrieri, în stare să se apuce de lucru imediat ce localizau o navă naufragiată.

Din ziua în care se începuseră acolo cercetările (cam de vreo trei ani), nu se găsise nici un om competent, dispus să încurajeze această acțiune. Opiniile tehnicienilor care, mă rog, cunoșteau perfect Atlanticul — că doară se născuseră și crescuseră acolo — aceste opinii nu se schimbară cine știe ce în decursul vremii. Și asta, în ciuda probelor aduse de scafandrieri prin recuperarea atîtor alte epave socotite de toți ca definitiv pierdute.

Alții, foarte puțini la număr — francezi, englezi, americani — socoteau posibil un prim succes : găsirea epavei. Dar asigurau că niciodată nimeni nu ar fi în stare să lucreze în jurul ei. Și pentru a nu știu cîta oară veneau cu argumente ca puterea curenților oceanici, vremea rea, primejdiile, nemăsurata cantitate de muncă necesară pentru a fărîmița cele cinci punți ale navei, lipsa de lumină la acea adîncime...

Într-adevăr, la adîncimea aceea, chiar pe apa cea mai limpede și cu un soare frumos pe cer, scafandrierii nu puteau distinge dincolo de patru-cinci metri. În diverse ocazii experimentaseră și lumina artificială, dar totdeauna cu rezultat negativ. Sistemele adoptate, sub presiunea considerabilă a apei filtrante, produceau dese scurt-circuite, sau creau

obstacole de altă natură, unele din ele foarte periculoase chiar pentru scafandrier însuși. Dar inconvenientul cel mare era imposibilitatea materială pentru scafandrier de a supraveghea funcționarea lămpii. Obligația lui, de o deosebită importanță, era să nu slăbească din ochi cangea articulată, și contragreutatea [1] „turetei", dar mai presus de toate obstacolele, care ar fi putut să-l încătușeze la cea mai mică neatenție. Așa că nu putea să se mai ocupe și de lampă, s-o țină fixă deasupra ferestrei și vertical deasupra capului, în timp ce ea era încontinuu dusă, ca un pai, de curenți. Iată de ce, cu toată utilitatea reală a luminii artificiale, care în unele cazuri mărea, chiar dublînd, cîmpul vizual, nimeni nu mai vorbea de „lămpi" [2].

Quaglia nu-și mai încăpea în piele de bucurie. În fața navei sale, care descărca grul smulsă de pe „Egypt", avea de furcă cu curioșii, pe care trebuia să-i țină la distanță, și care veneau pe chei și pe mol [3].

— Da, da, e de pe „Egypt", sigur... repeta el cu un ton prefăcut plictisit. Și adăuga, cu un rînjet sardonic: Dacă nu credeți, încercați-o cu dinții.

[1] Al cărui nume curent era *„pera"* (adică „para"): un bloc de fontă cîntărind peste o tonă. O să vedem mai jos la ce servea (n.a.).

[2] Lumina artificială va fi definitiv adoptată pentru prima oară în 1939 de scafandrierii de la SO.RI.MA., lucrînd în „tureta" zisă luminoasă — *toretta-luminosa*. Pe fundul vechii „turete" a lui Gianni se încorpora un cap cu cinci mici ferestruici ușor înclinate în jos, conectate cu lămpi de 2.500 de wați, cu lumină normală albă, acționate de un curent continuu de 110 volți, generat de un dinam de bord.

A susține că lumina artificială a rezolvat problema vizibilității subacvatice este cel puțin absurd. Totuși, ea are un avantaj. Este de ajuns să semnalăm, după anumite date furnizate de scafandrierul Raffaello Mancini, că la o profunzime de 130 de metri, cîmpul vizual normal aproape s-a dublat. Dar importantă, mai presus de orice, este precizia netă a imaginii. Aplicat întîia oară de Mario Raffaelli, procedeul fu adoptat de SO.RI.MA. și brevetat de această companie. Azi toate „turetele" poartă un cap luminător (n.a.).

[3] *Mol*: fișie de uscat, de formă dreptunghiulară, perpendiculară pe chei, amenajată pentru acostarea navelor.

Dar cînd, pînă la urmă, putea să explodeze, le arunca deștepților și pesimiștilor:

— *Il faut prendre garde aux écueils invisibles!* [1]

Gazetarii și fotografii trimiși de majoritatea cotidianelor franceze, engleze, germane, americane soseau la Brest pe orice cale și din toate colțurile lumii. Nu puțini dintre ei își manifestau deziluzia de îndată ce dădeau cu ochii de acei muncitori așa de obișnuiți, așa de plini de răbdare. Se uitau depreciativ la Gianni, Franceschi, Bargellini și la toți ceilalți, pe rînd. Oameni simpli și de treabă, care se simțeau stingheriți în fața aparatelor reporterilor.

Franceschi, încruntat, împinse cît colo un ziarist care se pusese să-i pipăie mușchii brațelor. Apoi strigă către Gianni și ceilalți, care își scrînteau fălcile de rîs:

— Drept cine ne iau? Sau poate cred că mușchii noștri sînt de macaroane?

— Spune-le-o pe franțuzește, strigă Gianni, altfel o s-o ia ca un compliment! Nu vezi cum te privesc?

— Spune-mi cum se zice, ș-o să vezi...

— Ar trebui să-l întrebăm pe Scott, insinuă „șeful".

— Tăcere, zise Gianni, căci pereții au urechi.

A trebuit să se recurgă la forță pentru ca echipajul să poată lucra liniștit pînă ce blocul greu al macaralei hidraulice să fie descărcat pe mol. Cît ai zice peșteră, mulțimea împresură acea piesă informă, acoperită toată de rugină și crustacei. Cu gesturi sălbatice, multe mîini reușiră să smulgă cîteva scoici ca amintire. [2]

Populația din Brest privea cu simpatie la acești băieți pe care îi găzduia de trei ani. Le ziceau pe nume, își zîmbeau reciproc sau schimbau bucuroși cu ei cîteva cuvinte.

[1] Atenție la stîncile invizibile! (În limba franceză, în original).

[2] E vorba de *denti-di-cane* (dinți-de-cîine), moluscă cu cochilia tronconică, foarte ascuțită, lungă de cîțiva centimetri, de culoare alburie (n.a.).

Mai tîrziu, gazetarii începură a face de gardă în fața hotelului „Continental", hotărîți să nu-l scape din ochi pe Quaglia, care se afla în camera lui, împreună cu scafandrierii.

„La început, bucuria izbînzii îl făcu pe Quaglia să se deschidă ca o floare. Părea mai voinic, ochii săi căprui sclipeau mai tare, vocea lui sonoră căpătase inflexiuni mai calde. Toate calitățile și cusururile lui creșteau în grad. Adulația celor din jur era pentru el o adevărată voluptate și-și purta laurii cu multă suficiență.

Dar nu-i trebui prea mult ca să afle că victoriile își au și ele neajunsurile lor. Cronicarii ziarelor locale și alții, din localități mai depărtate, făceau de gardă la porțile hotelului, la cafenea, ba pînă și în sala de mîncare.

Un alt ghimpe pentru el îl constituiau contractele pe care le încheiase, cu o sumedenie de clauze care urmau să intre în vigoare de îndată ce „Egypt" ar fi fost găsit. Îi venise destul de ușor să le iscălească, cu dezinvoltura cu care era obișnuit să comande oamenilor și să jongleze cu milioanele, atîta vreme cît aplicarea lor efectivă era încă departe. Dar acum, cînd sunase ceasul, o mie de posibilități de interpretare și mii de mărunte pretenții reclamau o imediată atenție. Așa încît Quaglia petrecu multe ceasuri triste aplecat peste hîrtiile lui, cu ochelarii săi *pince-nez* [1] cu ramă de baga, în echilibru instabil pe nas, bombardat de *ennuis* [2] care-l năpădeau din toate părțile.

Unul dintre aceste *ennuis*, și încă dintre cele mai mari, privea dreptul pe care firmele asociate și-l rezervaseră de a-și trimite reprezentanții pe bordul lui «Artiglio» de îndată ce epava va fi fost găsită. «Salvage Association» (o societate subsidiară «Lloyd»-urilor) avea dreptul, prin contract, la un reprezentant al ei legal, care trebuia să se afle la fața

[1] *Pince-nez* : ochelari fără brațe (în limba franceză în original).
[2] *Ennuis* : plictiseli, necazuri (în limba franceză în original).

locului cînd prima bară de aur avea să fie adusă la suprafață. Așa fusese înțelegerea cu domnii Sandberg și Swinburne, care urmau să-și trimită însărcinații lor." [1]

Pe Quaglia aceste lucruri îl sîcîiau grozav. Parcă lumea întreagă se învoise ca, pînă și atunci cînd i se trimiteau felicitări, acestea să fie însoțite de notificări și contestații. Nu puțini la număr erau cei ce formulau pretenții directe asupra aurului, pe un temei sau altul. Dar ghimpele cel mai ascuțit era sosirea reprezentanților britanici. În această privință Quaglia explică telegramele, sub ochii scafandrierilor, și repetă numele acestor oaspeți nedoriți: căpitanul Beck, procurist al „Lloyd"-ului și căpitan de vas în marina grațioasei sale majestăți britanice, contraamiralul Stephenson etc., etc., care urmau și ei, pentru îndeplinirea formelor legale, să asiste la recuperarea aurului.

Iată acum că și Le Barzic înviase. Contractul lui cu Quaglia îi atribuia un premiu important dacă „Egypt" ar fi fost regăsit prin meritele sale. Le Barzic susținea că epava fusese localizată pe cînd el se afla la bord pe „Artiglio" și regăsită grație sfaturilor sale. Tupeul nu-i lipsea, desigur. Parcă nici n-ar fi fost el acela care susținuse mereu că „Punctul lui Hedbäck" era cu totul fantezist și că epava trebuia, fără discuție, să se afle în partea de nord a zonei romboidale. Or, nu numai că „Egypt" fusese regăsit în zona meridională a rombului și nu numai că se afla la o milă de „Punctul lui Hedbäck", dar, după cum declara și domnul Alain Terme, Gianni fusese cel care găsise epava, ba chiar intrînd pentru aceasta în conflict cu Le Barzic!

Quaglia lichidă afacerea cu o judecată demnă de regele Solomon.

— În tot cazul, admise el cu toată seriozitatea, Le Barzic este autorul naufragiului, el a trimis vasul „Egypt" la fund. Dacă el, cu vasul său „Seine",

[1] D. Scott, *op. cit.*, pp. 239—241 (n.a.).

nu s-ar fi găsit aici în noaptea de 20 mai 1922, nici noi n-am fi fost azi aici. Așa că tot se cade să-i dăm și lui ceva.

Și-i iscăli o gratificație, ca să poată scăpa de el.

Tare le-ar fi prins bine oamenilor din echipaj o zi de odihnă, dar cine ar fi cutezat să tempereze ardoarea lui Quaglia? În timp ce scafandrierii îi puneau la dispoziție munca lor, din Quaglia țîșneau fără oprire proiectele. Mașina comercială a *commendatore*-lui atinsese turația ei maximă. Afară de asta, vremea era bună și trebuiau să profite de ea.

— Să-i mai zicem nițel, acum, băieți! conchise cu o oarecare solemnitate și seriozitate *commendatore*-le. După asta, o să aveți odihnă berechet. Ce-a fost mai greu s-a făcut. (Și aici, în fața tuturor, el reînnoi ispititoarele făgăduieli în legătură cu noile salarii, fără a exclude și o bună, ba chiar foarte bună retușă a sumei de încasat ca premiu pentru aurul recuperat.)

Deoarece hotărîseră să ridice ancora în zorii zilei, Gianni îi atrase atenția lui Quaglia că ora era înaintată, că oamenii erau morți de oboseală și deci că era timpul să plece.

Cerul era înnourat. Fîșii negre se depănau în jurul lunii, împinse de un vînt aspru, suflînd dinspre apus. Un observator superficial ar fi pronosticat fără alt comentariu furtună pentru zorii zilei. Dar marinarii, nu: ei adulmecaseră mișcarea vîntului. Așa că scafandrierii noștri s-au întors pe bord liniștiți și siguri. „Artiglio", care-și refăcuse provizia de apă, de cărbune și de alimente, urma să se îndrepte singur către locul epavei.

„Rostro" continua să recupereze aramă și aluminiu în larg de Guernesey. „Raffio", în schimb, fusese trimis de Quaglia la Belle-Île, ca să înceapă în Golful Quiberon demolarea vasului „Ville d'Angers", o veche carcasă care încurca drumul navigației pe canal.

Capitolul XVI

O AVENTURĂ URÎTĂ

Primul asalt Gianni ar fi vrut să-l dea casei de bani a căpitanului. Poate că în ea se aflau valori și, poate, documente foarte utile. Dar tezaurul se afla într-o încăpere blindată, situată în partea de jos a vaporului. Ca să ajungi acolo, trebuia să desfunzi patru punți.

Recuperarea casei de bani nu prezenta dificultăți serioase, căci ea se găsea în cabina căpitanului, pe puntea de comandă, în partea cea mai de sus a vasului, adică în partea cea mai puțin apărată. Nu rămînea decît să-i smulgă acoperișul.

La prima imersiune, Bargellini se așeză exact pe puntea șalupelor, în fața cabinei căpitanului, ceea ce dovedea că toate calculele executate la bord, pe baza machetei vasului „Egypt", fuseseră exacte.

Soarele, care nu se înălțase prea sus, și era ușor voalat, permitea o bună vizibilitate : circa 6 metri. Ceea ce dădea scafandrierului putința, din locul unde se afla, să dirijeze lucrările mecanice ale cangei.

— Coborîți cangea-polip, ceru Bargellini.

Nu trecuseră trei minute, și monstruoasa caracatiță metalică, piturată cu ceruză albă, se ivi la o mică distanță.

— Ridicați-o doi metri. Stop ! Mișcați-o spre stînga trei metri. Acum lăsați-o-n jos. Mai ! mai !...

Agregatele mecanice, dirijate de oameni deveniți experți, reproduceau la perfecție ordinele date prin

telefon. Totul se petrecea ca și cînd scafandrierul ar fi lucrat cu propriile sale mîini. Mîinile erau aici ordinele pe care el le dădea.

Gheara apucă partea de acoperiș care ieșea în afară și smulse o primă tablă, pe care o aruncă undeva departe.

Cu ordine precise și puține, Bargellini făcu să fie așezat drept deasupra cabinei. Prin spărtura produsă, putea perfect să distingă casa de bani, care se rostogolise pe podea cînd „Egypt" se cufundase cu pupa înainte.

— Trimiteți-mi jos cleștele. Acela care ne-a servit prima oară la fildeș.

Cleștele nu zăbovi mult să se arate : apariție spectrală acolo, în apa verde și sumbră care-l înconjura. Acum trebuia să înceapă înnebunitorul joc de-a musca oarbă pentru a înșfăca obiectul : Deschide ! Închide ! Ridică ! Coboară ! Apuc-o din dreapta ! Din stînga !... Și-apoi din nou deschide, închide, pînă ce casa de fier avea să fie bine prinsă-n clește. Nu era nici simplu, nici ușor, din pricina curenților și a valurilor de fund care băteau necontenit. Cleștele începea să se bălăngăne. Trebuia prins momentul. Poate că un clește cu deschidere mai largă ar fi fost mai bun. De un ceas ținea dansul acela exasperant, cînd, deodată, Bargellini simți că îi sare inima din loc. Pe ferestruica din dreapta a „turetei" zărise o spiră de „cablu pătrat" [1], care susținea „tureta". Aruncă o privire pe ferestruică și văzu cum parîma cobora în grațioase spirale. Dumnezeule ! Ce dracu se întîmplă ? „Tureta" stătea nemișcată, la locul ei, pe coverta lui „Egypt". Poate că cei de pe „Artiglio" dădeau prea mult drumul parîmei ?

— Hei ! strigă el. Ce faceți voi acolo ? Trageți, strîngeți parîma, pentru numele lui Dumnezeu ! Ce dracu ? Vreți să mă încolăciți în parîmă ?

Imediat îl auzi pe Franceschi care comanda :

— Vira !

[1] Cf. Nota 4 de la p. 73 (n.a.).

Apoi auzi, deslușit, învîrtirea tamburului de la vinci. Dar parîma rămînea totuși relaxată ; nu se întindea de loc. Ba chiar continua a coborî, răsucindu-se în jurul tamburului. Bargellini simți un fior rece șerpuind pe spinare, pînă-n ceafă. Ruptă ! ! ! Parîma se rupsese !

— Vira, vira ! De ce nu tragi ? Ce s-a întîmplat ?

— Vai, Barge ! Noi tragem mereu. Dar tu ce ai ? Vorbește, unde ești ?

Bargellini privi jur împrejur. Ce grozăvie ! Nu mai vedea nimic ! Dispăruse tot : și „Egypt", și cangea, și parîma... Acum, în jurul lui, numai beznă. Bezna cea mai neagră...

— S-a întîmplat aici un dezastru ! se lamentă el. Imposibil de înțeles ce s-a întîmplat...

Înțelegea doar că era prins într-o cursă foarte urîtă, despre care nu putea spune nici de ce natură este, nici ce proporții are. Își impunea să fie calm. Știa că ăsta este un leac sigur pentru multe primejdii. Se sili să-și păstreze sîngele rece. Dar nu izbuti să-și oprească mintea să alerge.

La bord, vinciul se învîrtea, dar parîma, moale, se încîlcea pe tambur.

— Trebuie să se fi rupt parîma ! exclamă Franceschi, acoperind cu palma cornetul telefonic, ca să nu audă Bargellini.

Gianni sări lîngă el, ca un resort :

— Eeee ! Acolo, sus ! Fiți atenți, toată lumea ! De îndată ce zăriți ceva, strigați tare. Și acum, barca cu motor, repede, dați-i drumul pe apă, iute !

În timp ce marinarii veneau sus, ca să poată cuprinde cu privirea cît mai mult spațiu posibil, șalupa fu așezată pe apă la flancul vasului, avînd la bordul ei pe Giulio și pe Vailante.

Gianni își făcu drum printre oameni.

— Hei, voi, strigă el celor ce veniseră pe punte, deschideți bine ochii !

Dacă într-adevăr se rupsese parîma, lui Bargellini nu-i rămînea decît să dea drumul la placa-ancoră, adică la lestul așezat pe fundul „turetei" ;

asta-l va face să se ridice cu ușurință sus, la suprafața apei. Toată operația n-ar fi durat mai mult de cinci minute. Dar curenții, care erau foarte puternici, l-ar fi tîrît și dus undeva departe. Oamenii trebuiau să poată ajunge imediat la locul unde „tureta" scotea capul din apă, ca s-o împiedice, dacă ar fi fost stricată, să dispară sub apă din nou, și pentru vecie. Acest gînd stăruia în mintea lui Gianni în acele clipe teribile. Așadar, Bargellini, dacă voia să execute manevrele necesare, trebuia să-și păstreze calmul. Gianni își puse casca telefonică și îl chemă, silindu-se să aibă aerul că nu dă prea multă importanță celor întîmplate :

— Ascultă, Barge. S-ar putea să se fi rupt parîma. Dar n-are a face. Tu ești în siguranță, asta o știi bine. Nu-ți rămîne acum decît să scapi de placa de lest. Dă drumul lestului și vino sus. Nu-i nimica. Un fleac. Totul va merge strună, numai nu-ți pierde calmul. După cum vezi, cablul telefonic mai funcționează încă...

Se opri, căci și vocea și pieptul îi tremurau puternic. Auzi răsuflarea lui Bargellini, rapidă, forțată. O auzi prin valva de respirație. Poate că se lupta cu ceva care nu voia să cedeze.

Bargellini înșfăcase maneta de înșurubare care servea la slobozirea lestului, a plăcii-ancore, montată pe fundul „turetei". O manevră extrem de simplă. Dar după primele învîrtituri, maneta ajunsese la capătul cursei și nu se mai învîrtea mai departe.

— O ! Gianni ! Șurubul nu mai merge. E înțepenit. Nu se deșurubează mai mult !

— Fii calm, Barge, și ascultă, doar nu ești copil. Dacă te fîstîcești, asta nu-ți ajută la nimic. Procedează încet. Dacă te grăbești, ai putea să le încurci pe toate, și atunci, adio lest ! Așadar : apucă de manetă cu amîndouă mîinile. Gata ? Bine. Acum înșurubează. Adică învîrtește spre dreapta. Este ? Bun ! Acum deșurubează încetișor. Dacă simți vreo rezistență, învîrtește invers, pe urmă iarăși înainte, dar mereu fără să forțezi...

Gianni simțea cum sîngele îi zvîcnea în urechi și la puls. Era vorba aici de „tureta" lui ! A lui ! Și dispozitivul de siguranță era tot opera lui. Îl probase doar de atîtea ori. Și totdeauna ieșise perfect. O fi ruginit ? Imposibil ! Că doar îl unsese cu mîna lui data trecută... Parîma, și ea, fusese înfășurată cu mare, mare atenție... Poate că totul se datora enervării și fîstîcirii. Bargellini trebuia să-și păstreze calmul, ăsta era tot secretul. Tocmai voia să i-o mai recomande încă o dată, cînd auzi un sunet oribil : un fel de lung suspin al adîncurilor. Era cît pe-aci să rupă cablul telefonic, așa, instinctiv, ca să nu mai audă. Se întoarse către Franceschi :

— Fugi și pregătește-mi scafandrul articulat. Hai, iute !

Cu o lovitură de călcîi își scoase pantofii ; își smulse din cap bereta. Și iată-l atunci pe Carlo, care îi luase locul la telefon, că-i face semn cu mîna să se apropie. Gianni apucă receptorul și ascultă. Încet-încet, fața i se înseninâ. La celălalt capăt al firului, Bargellini era calm. Trăise acolo, în adîncul oceanului, trei minute teribile, poate cele mai îngrozitoare din întreaga lui viață. Aceste trei minute începuseră din momentul cînd maneta nu se mai deșuruba. Dacă cumva parîma era ruptă și placa de lest nu s-ar mai fi desprins, atunci el ar fi rămas acolo, pe fund, atîrnat doar de firulețul telefonic. Se pregătea să-i spună lui Gianni, cu vocea sugrumată de emoție, că nu mai era, într-adevăr, nimica de făcut, cînd, deodată, văzu o lumină puternică. Ce se întîmpla oare, acolo, jos ? Cu fața contractată, turtită de geamul hubloului, cu ochii holbați și nervii încordați, își dădu seama că lumea întunericului marin dispărea, se afunda, se prăvălea sub „turetă", sub el, încet-încet. Întîi observă cîte o algă ici-colo, apoi cîțiva pești, apoi iarăși alge, care iarăși dispărură... Lumina se făcea mereu mai clară între pereții de apă asemănători unor pereți de fîntînă, o fîntînă nesfîrșită, prin care el, în „tureta" lui, lu-

neca lent către o zonă de apă verde. Scafandrul suia mereu...

— Vai, Gianni! „Tureta" vine sus, la suprafață!

Exact așa cum ar fi făcut o baliză lăsată slobodă din fundul mării, „tureta" făcu să spumege suprafața apei, cam la vreo sută de metri distanță de „Artiglio". Giulio și Vailante, care erau în preajmă, cîrmiră iute barca cu motor într-acolo, înhățară „tureta" de cablu și o traseră lîngă barcă.

Cînd Bargellini scoase capul afară, îi curgea sînge din nas și era galben ca ceara. Se uită o clipă la soare, apoi zîmbi:

— O spaimă a dracului pentru nimica toată!

Îl scoaseră afară, îi dădură să bea două degete de coniac, apoi îl bătură pe spate. Și gata. Parcă nimic nu s-ar fi întîmplat...

Gianni, care examina „tureta", explică ce se întîmplase. Placa de lest, de mult ce se balansase în lăcașul ei, se desprinsese singură. Așa că, în momentul cînd Bargellini acționase cu maneta, nu făcuse decît să încurce cablul, fără să-și dea seama că și începuse să urce. Iar cînd, la cîțiva metri de suprafața apei, se ivi lumina, cele trei minute tocmai trecuseră.

Sosesc Beck, Stephenson și casa de bani

Erau încă cu toții pe punte cînd radiotelegrafistul De Melgazzi (care luase locul lui Arcuri la începutul acelui sezon) transmise căpitanului Bertolotto o radiogramă. Peste puțină vreme, un submarin englez urma să-i debarce pe bordul vasului „Artiglio" pe căpitanul Beck și pe amiralul Stephenson. Cei doi reprezentanți, unul din partea „Lloyd"-ului, celălalt din partea companiei „Sandberg & Swinburne", aveau să se instaleze din acel

moment pe „Artiglio" pentru a asista la recuperarea aurului.

Submarinul „Sa. Sane" se ivi dintre unde pe la miezul zilei și se opri în apropiere. Costante și Mario puseră pe apă barca cu motor și aduseră la bord pe cei doi oaspeți.

Domnul Beck era un vechi lup-de-mare, un om de vreo 50 de ani, mai degrabă înalt și ciolănos. În schimb, Stephenson era mărunțel, agil și glumeț. Avea ochi căprui și foarte vioi, spre deosebire de Beck, care îi avea cenușii și reci.

Pe Stephenson îl apucă deodată turbarea — și asta foarte serios — cînd Bertolotto nu-i dădu voie să plonjeze cu „tureta". Îi explicară că la fund curenții sînt puternici, că era primejdios și că nu voia să aibă neplăceri pe vas. Atunci Stephenson îl luă în primire pe Gianni. Voia să facă puțin box cu el și să-l provoace la un mic pugilat. În acest scop începu să-i care la pumni în piept, cu mînuțele lui mititele și albe. Lui Gianni îi era lene să se preteze la acest joc, așa că-l lăsă să se descarce fără a-și ieși din fire.

Ca să repare stricăciunea de la „turetă" și să pună un alt lest, le trebui toată după-masa și ziua următoare. Era de prevăzut că Gianni îl va însărcina pe Bargellini să se cufunde.

Bargellini se băgă în „turetă" și, puțină vreme după, se afla iarăși pe „Egypt", în același punct de unde încercase să prindă în gheară casa de bani. De data asta Gianni îi trimise cleștele cel mare, mai puternic și cu deschizătură mai largă.

Să prinzi în clește o ladă cu pereții drepți și netezi, nu era o treabă ușoară. Bargellini făcu vreo zece tentative pînă să-i vină, în sfîrșit, de hac. Și lada fu scoasă la lumina zilei.

Sub greutatea a circa două tone, „Artiglio" se înclină ușor atunci cînd macaraua intră în acțiune. În clipa cînd casa de fier era gata să iasă din apă și deci să devină mai „grea", ar fi putut să lunece și

să scape, și asta cu atît mai mult cu cît fălcile cleștelui n-o înșfăcaseră tocmai din plin, ci cam la vreo cîțiva centimetri de margine. Dar Franceschi, care se ținea la vinci, la prima largă oscilație a prăzii spre navă, se și grăbi, cu o mișcare rapidă, să folosească momentul și să o aducă dintr-o dată pe punte.

Grație uneia dintre acele surprize așa de frecvente pe ocean, cerul și apa se schimbară, se închiseră și se făcură tuciurii. Briza, care dimineața suflase dinspre răsărit, scăzuse. Și acum bătea un vînt de la nord-vest, rece și umed, care încreți marea. Nu departe, ploua cu fulgere și tunete care se țineau lanț. Ceața creștea, făcînd zid din toate părțile. N-aveau timp de pierdut. Bertolotto dădu ordin marinarilor să se grăbească să dezlege toate parîmele și cablurile. Curentul și vîntul erau năprasnice, și barca nu reușea să ajungă la geamanduri. Valurile creșteau. Luat din bord, „Artiglio" începuse să ia apă pe coverță. Oamenii trebuiau neapărat să se zorească. Barca cu motor, pilotată de Giulio, Costante și Vailante, sărea pe fiecare creastă de val. Cu vîntul din față, nu reușeau s-o facă să răzbească. Atunci Bertolotto aruncă în mare un colac de salvare, prins cu o frînghiuță, pentru ca să fie dus de curent către barcă. Giulio trase iute colacul la bordul bărcii. Numai așa putură cei trei să se înapoieze pe „Artiglio". Dar Bertolotto nu voia să piardă celelalte parîme. Atunci, se suiră în barcă Bargellini, Raffaelli și Lorenzo. Valurile începuseră să izbească puternic. Ploua tare, și vîntul bătea cu violență. Trecură patruzeci de minute pînă să dezlege a șasea parîmă. După care, cu vîntul în pupa, „Artiglio" plecă spre Brest, în timp ce furtuna tocmai începea să se dezlănțuie.

Casa de fier fu dusă în port, și acolo, în prezența lui Quaglia, fu deschisă, scoțîndu-i-se ușa din țîțîni. Nu găsiră în ea decît o mapă de la Foreign Office

(Ministerul de Externe al Marii Britanii), cu cîteva scrisori și plicuri sigilate. Quaglia depuse totul la bocaport, pentru inventariere. Alte documente purtau, ștampilat pe învelitoarea impermeabilă, cuvîntul: „Secret".

Cînd mecanicul Felice Bresciani se arătă la bocaport, ca să-l întrebe pe Franceschi ce anume găsiseră în casa de fier, scafandrierul răspunse cu scîrbă:

— Gunoaie!

Experiența crește

Vremea rea ținu multe zile. Campania părea definitiv condamnată.

La 10 septembrie Gianni scria soției sale:

„Scumpa mea Maria, după ce s-a terminat furtuna, am mai rămas două zile în port din cauza mareelor. Dar la noapte pornim iară. Mareele cele mai apropiate au loc între 22 și 25. E probabil că o să putem profita de asta, mai ales dacă o fi vreme rea în ajun, pentru ca să dăm o raită pînă la Viareggio. Anul ăsta *commendatore*-le a hotărît să stăm în dezarmare la Brest, împărțind permisiile oamenilor în două serii, de cîte două luni fiecare. Pentru noi, scafandrierii, cele două luni s-ar putea lungi la trei. Eu am și hotărît să vin acasă la 15 noiembrie. E încă mult pînă atunci, știu, dar Quaglia zice că a avut o groază de cheltuieli, așa că se repede la toate lucrările posibile. În ultima ta scrisoare îmi ceri să-ți trimit ziarele. Ca să-ți spun drept, nici nu știu cu care să încep. Toate gazetele vorbesc de noi. Englezești, franțuzești, americane... Mă crezi? La orice mă gîndesc, numai la asta nu. Anexez aici o dare de seamă unde se vorbește pe larg despre mine. Știam că o să te intereseze, de aceea ți-am păstrat-o.

Mai mult, am subliniat unele lucruri cu creionul roșu!"

Cu trei zile înainte, la 7 septembrie, cînd vijelia era în toi, Alberto Bargellini îi scria maică-si:

„Dragă mamă, nu-ți poți închipui cît de mult aș fi vrut să te văd în zilele astea de *reclamă* mare, pe care jurnalele ne-o fac nouă, celor de pe «Artiglio», ba chiar și mie personal. Sînt cum nu se poate mai încîntat, acum, de munca mea. S-ar părea că pînă la urmă norocul o să mă însoțească... În ultimele zile de lucru am recuperat casa de fier, pe care apoi am deschis-o în prezența autorităților. Cum știam dinainte, nu cuprindea decît documente, și nimic altceva. Nădăjduiam să găsim acolo măcar două-trei sterline, atît cît să putem zice că nu ne-am obosit degeaba. În schimb, tufă! O să-ți pară ciudat, dar de trei ani n-am putut găsi, prin părțile acestea, o singură casă de bani care să aibă într-însa bani! Acum, aici este un du-te-vino de ziariști și fotografi. În modestia lor, au făcut din noi niște «viteji pionieri ai mării»..."

Și, același, cu aceeași dată, către cumnatu-său, Tonino (Antonio Dinelli):

„Termin aici, fiindcă mă cam grăbesc: trebuie să mai dau o mînă de ajutor celorlalți. Salută-l pe tata și spune-i că puținele cuvinte scrise de el în scrisoarea ta m-au mișcat pînă în adîncul sufletului. Le-am primit ca pe lucrul cel mai frumos din lume. Știi cît de mult îl iubesc pe acest biet om care muncește așa de mult..."

La 10 septembrie scria tatălui său:

„În cursul acestor zile am avut multe satisfacții. Dar cel mai tare m-am bucurat de laudele dumitale. Dragă tată, nu-ți face griji în legătură cu munca mea. Află că sînt foarte atent la toate și mai ales cînd trebuie să lucrez pe fundul mării. Ca să ajungem la tezaur, o să trebuiască să desfundăm nu mai puțin de patru punți. Asta o să ceară timp și multă sudoare. Dar voința noastră e mare, și expe-

rienţa a crescut. Îţi mulţumesc din inimă pentru felicitările cu privire la scumpa mea Alfea. Mă topesc de dorul ei. Să sperăm că o să nască repede şi că o să-mi facă un băieţel frumos. Crede-mă, tată, îmi pare tare rău că n-am să fiu acolo cînd o naşte..."

Puţine zile după aceea, soţia îi născu o fetiţă de toată frumuseţea. Bargellini nu-şi încăpea în piele de bucurie. Voia s-o boteze Egizia (adică Egipteana). Dar nevastă-sa îl implorase : „Lasă-mă, te rog, să-i dau numele tău..."

Capitolul XVII

PROIECTUL CEL MARE AL LUI GIANNI

Sezonul era prea înaintat ca să se mai aştepte şi alte succese imediate. Dar Quaglia, care ardea de dorinţa de a şti cît timp cere dezmembrarea celor patru punţi, hotărîse să-şi trimită, cît mai repede, scafandrierii pe „Egypt".

De îndată ce se potoli furia uraganelor care biciuiau coasta, şi de îndată ce trecu supărătoarea perioadă a marilor maree, „Artiglio", la primul semn de acalmie, ridică din nou ancora.

Vigoarea puţin comună a acestor oameni, însoţită şi de o puternică voinţă, făcea minuni. În zilele cînd timpul era favorabil, scafandrierii noştri atingeau o medie de opt pînă la zece ore de imersiune efectivă pe zi, fără să părăsească vreodată geamandurile. Dacă se strica vremea, ei se duceau în port, dar după trei zile îi vedeai din nou la lucru. Şi asta ţinu aşa pînă la 20 septembrie. La 22 reîncepeau mareele mari. Oamenii socoteau că o să se poată întoarce la 26. Dar cu cîteva zile înainte de această dată, izbucniră teribilele vijelii de toamnă.

Oricît de scurt, acest răstimp fusese o perioadă de excelentă muncă, de muncă record. Un record greu de depăşit. Poate cu alte maşini, niciodată cu alţi oameni ! Se mai vorbeşte de asta şi azi. În cîteva zile zburaseră suprastructurile şi puntea bărcilor (prima, luate în ordine). După ce descurcară terenul de dărîmături, reuşiră să facă o spărtură largă în puntea superioară (a doua) şi se pregăteau să o de

gajeze şi pe aceasta. Din păcate, furtunile îi siliră să renunţe şi să părăsească de-a binelea, pentru anul acela, vasul „Egypt".

Camera tezaurului se afla sub a patra şi ultima punte. Gianni, în vederea recuperării barelor de aur, făcuse un proiect într-adevăr foarte îndrăzneţ. Îşi propunea să detaşeze de pe epavă compartimentul blindat în întregime şi să-l aducă la suprafaţă, cu tezaurul într-însul, ca şi cînd tot compartimentul ar fi fost o casă de bani oarecare. Lucrarea, teoretic posibilă, fu socotită nebunească şi irealizabilă, după părerea unanimă a experţilor, care criticară pe larg ideea, deşi învăţaseră să se exprime cu mai multă rezervă asupra „verificatei" fantezii a scafandrierilor.

În fond, comparînd şi judecînd lucrurile, Gianni nu făcea altceva decît să repete, într-un anumit fel, cu toată deosebirea respectivelor dimensiuni, operaţia experimentată de el pe Lacul Como, cînd scosese o navă din fundul apei cu ajutorul unui mare număr de bidoane goale.

Proiectul său, la care ajunsese după matură chibzuinţă, comporta, în mod evident, enorme avantaje. Mai întîi, tezaurul, compus din patru tone de argint, în bare mici, şi cinci tone de aur, atît în bare, cît şi în monede (lire sterline), ar fi fost recuperat fără cel mai mic risc de risipire. În al doilea rînd, tot pe baza planurilor şi experienţei sale, s-ar fi cîştigat un timp considerabil.

Nu este de competenţa noastră să-l judecăm. Tot ce avem dreptul să spunem este că, dacă Gianni ar fi reuşit o asemenea acţiune, ea ar fi fost incontestabil cea mai extraordinară ispravă din istoria recuperărilor submarine la mare adîncime. Nu-i lipseau nici fermitatea, nici încrederea în propriile sale planuri şi nici conştiinţa clară a formidabilei cantităţi de muncă necesară. În această privinţă, studiase cu multă grijă o serie de aparate noi, dintre care unele se şi aflau în construcţie.

Compartimentul blindat, cum s-a mai spus, zăcea în fundul navei „Egypt". Să ajungi la el pe căi laterale, nu era posibil, pentru că atît cleștii, cît și „tureta" se mișcau atîrnate de parîma lor proprie. Nu exista deci alt mijloc decît să vii vertical de sus, spulberînd una cîte una cele patru punți care se aflau deasupra. Camera blindată era un fel de coridor între despărțiturile etanșe; un culoar de 2,60 metri înălțime, 2 metri lățime și 7,5 metri lungime.

Quaglia și vasul „Florence"

Cu vijeliile de toamnă, o navă mică, așa cum era „Artiglio", nu putea stăpîni valurile în plin Atlantic.

Lui Quaglia nu-i plăcea să traseze diagrame. Normele de lucru le avea el limpezi în minte cînd era vorba de a stoarce profitul maxim din puterea de muncă a oamenilor, pentru orice soi de lucrare. În consecință, dispusese să fie întrebuințate cele trei vaporașe în operații de expedient, în loc ca, așa precum făcuse pînă atunci în fiecare an, să le fi trimis la Genova în dezarmare.

În primele zile ale lui octombrie, „Artiglio" și „Rostro" primiră ordin să se ducă la Belle-Île, unde se mai afla și „Raffio". Primul urma să dezmembreze epava vasului „Ville d'Angers", pe latura de nord a canalului ce duce la Saint-Nazaire, între insulița Houat și uscat. Cel de al doilea trebuia să dezmembreze corpul navei „Florence", pe latura de sud a acestui canal, la 3—4 mile distanță.

„«Florence» era un vas american de 9.000 de tone, care transportase muniții din New York la Saint-Nazaire în timpul războiului. Făcuse ultima lui călătorie în vara lui 1917, cînd începuse campania submarină nemțească prin acele mări.

În timpul acelui voiaj suferi oarecare întîrzieri din cauza vremii rele și se rătăci de convoiul pe care trebuia să-l ajungă lîngă coastele Franței. Ceea ce pînă la urmă se dovedi a fi fost o foarte norocoasă întîmplare.

«Florence» fu așadar silit să se apropie de coastă singur, cu riscul de a înfrunta vreun submarin german postat prin acele locuri. Se puse la adăpost în strîmtoarea de la Quiberon, unde ajunse pe înserate. Ancoră în canal, la adăpostul insulei Houat, pentru a petrece acolo noaptea. Nu trecu un ceas, și o parte din stocul de muniție încărcată pe vas explodă. Cu prova oribil zdrobită, vaporul se scufundă într-o clipă. Cei 80 de oameni ai echipajului muriră toți.

Scafandrierii care cercetară fundul, imediat după catastrofă, găsiră printre epave resturile unei mașini infernale, așezată la bord, probabil cînd nava se găsea la încărcare în portul New York. Mecanismul — ca de orologerie — fusese reglat astfel încît bomba să explodeze la cîteva ceasuri după sosirea în Saint-Nazaire. Dacă nu ar fi fost acea providențială întîrziere, explozia ar fi distrus probabil jumătate din orașul Saint-Nazaire. Dar mai era ceva, încă și mai important. Saint-Nazaire este port la vărsarea unui fluviu, cu o intrare foarte strîmtă. Vasele care vin și ies trebuie să treacă printr-o ecluză. Dacă «Florence» s-ar fi înecat în ecluză, ar fi blocat convoiul și în general intrarea portului pe mai multe săptămîni. Or, portul Saint-Nazaire servea pe atunci ca bază forțelor americane care începeau să se reverse în Franța pentru a lua parte la război.

«Artiglio» ajunse la locul unde zăcea «Florence» în primele zile ale lui octombrie. Gianni și tovarășii săi știau prea bine că nava, în partea de jos a provei, era plină cu muniții, și că deci era extrem de periculos să lucrezi în jurul ei cu dinamită. Pe de

altă parte, prezența la bord a explozivului, folosit cu foarte mare prudență [1], le ușura mult treaba. Dacă, de pildă, puteau face astfel ca toată cantitatea de explozibil rămasă pe vas să explodeze o dată, nava ar fi fost făcută fărîme, și lucrarea scafandrierilor s-ar fi terminat într-o singură zi. Altminteri, nu le rămînea decît să desfacă epava bucată cu bucată. Ceea ce însemna o muncă de cîteva luni.

La prima lor vizită pe «Florence», scafandrierii puseră două mine exterioare, la o mică distanță de coca, cîte una de fiecare bord. Nava zăcea la apă mică, la vreo 55 de picioare [2], ceea ce permitea folosirea scafandrului de cauciuc. De altfel, lucrarea cerea neapărat folosirea mîinilor." [3]

Cu focul pe 150 de tone de pulbere neagră

În după-amiaza aceea de sîmbătă 4 octombrie 1930, o dată așezate sistematic minele sub burta epavei, „Artiglio" se retrase pe latura opusă a canalului, filînd în apă circa 2 kilometri de cablu electric. Aceasta era distanța de siguranță.

Dinamul o dată pus în mișcare, Gianni făcu un semn, și Franceschi, care manevra cele două capete ale firelor, își apropie mîinile; scînteia se produse, și în aceeași clipă se auzi cunoscuta bufnitură surdă sub chila lui „Artiglio". Explozia avusese loc în perfectă regulă.

[1] Cu toată primejdia continuă care-i amenința pe oameni, chiar și Quaglia era de aceeași părere. Epava era considerată ca „foarte periculoasă". Autoritățile civile și militare nu făceau din asta nici un mister. Ca dovadă că niciodată nu dăduseră voie scafandrierilor francezi să se apropie de acea „pulberărie subacvatică" (n.a.).

[2] Circa 16 metri și jumătate (n.a.).

[3] D. Scott, *op. cit.*, pp. 255—257 (n.a.).

O jumătate de oră mai tîrziu, cînd Bargellini coborî pe fund, descoperi cu ciudă că minele făcuseră de-abia două mici spărturi. La un asemenea ritm, le-ar fi trebuit luni și luni de nesuferite lucrări de sfărîmare. Oamenii se sfătuiră atunci cu *signor commendatore*.

— Curaj, băieți, zicea Gianni ; să încercăm să dublăm numărul minelor. Dar imediat adăugă : Voi ce părere aveți ?

— Eu le-aș tripla, exclamă Romualdo, care nu mai vedea sosind ceasul cînd ar putea pleca și el în permisie.

— Tu, îi zise Gianni, ai face bine să te duci în...

Dar nimeni nu era de partea lui Gianni.

Așa că Franceschi, cînd coborî în apă, așeză cîte trei mine pe fiecare latură a vasului, imediat sub linia de plutire, care ieșea din mîl, lîngă rupturile precedente, dincolo de care se putea zări cala.

Cea mai mare parte a încărcăturii se găsea în magazia de la pupa, adică în partea vasului care era mai ridicată. În felul acesta, epava nu numai că era un serios obstacol pentru navigație, dar devenea și o veritabilă pulberărie așezată în drumul traficului de pe calea maritimă meridională, cea mai bătută de vasele care veneau în Golful Quiberon.

Dar nici măcar cele șase mine nu produseră stricăciuni prea serioase robustelor plăci blindate ale bordajului.

În următoarele patru zile continuară să lovească cu șase mine o dată în burduhosul pîntece al carcasei. Apoi vremea rea îi sili să stea zile întregi în portul Le Palais, căscînd și rozîndu-și unghiile. Cu cît se gîndeau mai mult, cu atît erau mai mîniați pe Quaglia. Nu-și puteau explica încăpățînata, misterioasa rațiune a acestei munci, pe care și cel mai modest scafandrier ar fi putut-o lesne duce la bun sfîrșit.

— Să nu-mi spună că un fleac ca ăsta are să-i aducă milioane, ziceau unii.

— Asta e răsplata pentru că am găsit vasul „Egypt", ziceau alții.

— Unii oameni sînt ca rechinii, cu cît le dai mai multă carne, cu atît sînt mai hămesiți. Și noi i-am dat dumnealui să miroase carne berechet, și încă prea dulce!

Soarele, un soare cam palid, își întoarse fața spre golf, prin coroanele de nori negri și leneși. Marea tot mai cobora, dar marinarii nu voiră să mai aștepte și se întoarseră la acea carcasă pe care minele păreau că abia o gîdilă.

Dar în loc de șase mine, acum puseră nouă. Explozia avu ca efect o bufnitură încă și mai violentă sub chila bătrînului „Artiglio", fără însă a-i fi pricinuit cine știe ce supărare vasului „Florence".

Gianni îi ceruse lui Bargellini să-i procure de pe epavă vreo două proiectile sau o casetă cu pulbere, ca să le supună unui control. Nu prea se încredea în declarațiile oficiale ale serviciului din Ministerul Marinei francez, după părerea căruia explozivul trebuia socotit *„tout à fait inoffensif"* [1]. Și doară acolo, sub ei, se aflau 150 de tone, adică de ajuns ca să facă să sară în aer tot orașul.

Cînd Gianni presără pulberea pe placa de metal din bucătărie, deși aceasta era încă destul de caldă, nu se întîmplă nimic.

— O fi încă jilavă, socoti Bargellini.

Așteptară să se usuce bine, și cînd o atinseră cu un chibrit aprins, țîșni din ea o vîlvătaie albastră, foarte înaltă și foarte violentă. Fumul năpădi mica bucătărie, greu și înăbușitor.

— Văzuși? exclamă Gianni.

Comentarii. Opinii opuse. Uscată, se aprinsese. Da, dar acolo, în fund, era apă. Și de doisprezece ani n-o mai văzuse soarele. Da, dar una e chibritul, și alta ciocnirea provocată de o mină. Da, dar în interiorul proiectilului apa nu putea intra. Da,

[1] *Tout à fait inoffensif*: cu totul inofensiv (în limba franceză în original) (n.t.).

dar proiectilele erau puține. Două treimi din încărcătură erau lăzi cu pulbere. Da, dar o treime înseamnă totuși 50 de tone de bombe etc.

Alte opt zile, în care continuară a bușsi, de afară, în bordajele vasului „Florence". Apoi sporiră dozele. Și iar nu se întîmplă nimic. Și așa se apropiară de cală. Iar nimic. Atunci introduseră minele în spărtură. Fărîmarea se făcea încet și obositor.

Începu să plouă și să bată vîntul. Marea se ridica și răvășea golful. „Artiglio" și „Rostro" fură silite să se adăpostească în port timp de alte șase nesfîrșite zile. Oamenii din cele două echipaje, care nu se puteau răbda stînd așa fără să facă nimic, în timp ce ar fi putut de mult să se afle în permisie acasă, se simțeau jigniți și mormăiau împotriva lui Quaglia. Și, lucru încă mai supărător, *commendatore*-le, de cînd se pusese prima mină sub „Florence", nu se mai arătase la Le Palais. Telefona cînd de la Roma, cînd de la Paris sau Londra, îndemnîndu-i pe oameni să-i dea zor, ca și cînd zorul pe el, și nu pe ei, îl ardea.

La primul semn de îndreptare a vremii, „Artiglio" își reluă locul, între insulița Houat și semaforul de la Hoëdic, în timp ce „Rostro", pe latura opusă a canalului, după ce ocolise insulița cu farul de la La Tignosa, începu să îmbucătățească corpul vasului „Ville d'Angers", un vapor scufundat pe vremea războiului, între Capul Quiberon și extremitatea ascuțită a lui Mont.

Obișnuința aduce adesea lipsă de prevedere. Spre sfîrșitul lunii, Gianni făcuse să explodeze peste 300 de mine în jurul epavei, fără să se fi constatat nimic alarmant în încărcătură. Părea că nu le mai rămăsese decît să dărîme nava bucată cu bucată, ca și cînd în acele magazii s-ar fi aflat cartofi, și nu muniții. Atîtea precauții migăloase începură să li se pară exagerate ; pînă într-atît încît scafandrierii, sătui de a tot izbi de afară, se puseră să așeze minele înăuntrul magaziei, prin bocaport. Nici atunci nu se întîmplă nici un accident. Deci,

declarațiile serviciului ministerului francez trebuiau socotite valabile.

Încetul cu încetul, alungară teama care îi făcuse pînă atunci să procedeze cu prudență. Gianni și tovarășii săi nu numai că sporiră puterea minelor, dar începură și să reducă distanța de siguranță. Faptul că ei trebuiau să se retragă, la fiecare explozie, la vreo două mile depărtare, însemna o mare pierdere de vreme. Așa că cele două mile fură reduse la una, apoi la jumătate.

Încarcerați de commendatore

În zilele acelea Gianni scria așa:

„...În fond, iată-ne la sfîrșitul lui octombrie, și mă întreb, ce l-o fi apucat pe *commendatore* ca să ne lase pe epava asta stupidă, pe care ar putea-o perfect îmbucătăți scafandrierii din Lorient sau din Saint-Nazaire, cu toate că nimeni n-a mai lucrat cu exploziv, și toți strîmbă din nas? Mai ales englezii și francezii. Nu vor riscuri inutile, «superflue», cum zic ei. Îți aduci aminte de «Cruz», în Sardinia? Îți fac aceeași figură cînd e vorba să arunce în spinarea altora anumite sarcini. Munca merge încet și fără chef. Mai avem o pupa întreagă de fărîmat și o parte din magazie, sub traverse. Sîntem sătui pînă peste cap..."

În primele zile ale lui noiembrie vremea era tot urîtă. Un anotimp cu adevărat nesuferit. Quaglia, care călătorea între Genova și Paris în căutare de afaceri, se abătea cînd și cînd pe la Belle-Île, ca să-și mai arunce niței ochii și pe bordul lui „Artiglio". Gianni îi raportă că, exasperați de a tot primi lovituri sub chilă (în acea perioadă făceau să explodeze nu mai puțin de douăzeci de mine pe zi), se puteau aștepta ca blindajele lui „Artiglio" să

cedeze, trimiţîndu-l să-i ţină companie lui „Florence". Dar *signor commendatore* nu păru cîtuşi de puţin alarmat. Schimbă vorba, apoi coborî la ţărm, ca să poată lua primul tren. Această atitudine a sa n-a scăpat nimănui. După plecarea lui, marinarii începură să se frămînte.

— Poate că, se gîndeau ei, nu ţine cine ştie ce la vas.

— Să nu exagerăm. Nu-l cunoaşteţi pe *commendatore ?*

— Sigur, sigur ! Atunci ce urmăreşte ? Sînteţi de acord că nava e asigurată ?

— Şi-ncă cum ! Întrebaţi-l pe domnul Terme.

— Şi ce-i cu asta ? De ce nu vorbeşti deschis ?

— Băieţi, băieţi, ce v-a apucat ? îi întrerupse Gianni.

Şi povestea fu lăsată baltă.

Această stare de spirit, această iritaţie, aceste suspiciuni realmente au existat. Aşa rezultă, limpede, din relatările concordante ale supravieţuitorilor. Cît de întemeiate erau acele bănuieli, e greu de spus.

Noiembrie începu cu un frig tăios. Vîntul de „Trei-şase-nouă" reteza răsuflarea. Marea se înfiora, cenuşie toată. Şi coasta luase tonul fumuriu al mării. Era zburlită şi pustie ; mirosea a rugină şi a amoniac. Într-o dimineaţă, creştetele munţilor albiră ca nişte pahare cu bere. Fluviul era negru, închis între şiruri de case zăvorîte. Singurul lucru care mai palpita încă era semaforul de la Hoëdic, pe recifuł bătut de valuri.

Zilele bune, prielnice ieşirii în larg, deveneau tot mai rare. Marea cobora în unduiri prelungi, de un verde-închis, ca pieptul de porumbel. Dacă vîntul sufla ceva mai tare, valurile începeau imediat să se spargă.

În port, oamenii echipajelor şedeau acum tăcuţi şi totodată puşi pe harţă. Se gîndeau acasă. Plecaseră într-o zi de mai. Asta tocmai acum 7 luni.

Le Palais era un mic orăşel pescăresc. Doar vara

își mai schimba înfățișarea, o dată cu venirea străinilor de pe coastă. În alte luni se pustia ca un copac în așteptarea anotimpului frumos. N-avea nici măcar o sală de cinema. Oamenii trăiau în casă, nu se vedeau decît bărbații între ei, și chiar și aceștia fără prea mult chef de vorbă.

La 16 noiembrie Gianni scria așa:

„Vremea, acum, parc-ar vrea să ne ajute, așa încît sperăm să putem zbura în sînul familiei. De la un timp, simțămîntul ăsta e așa de puternic și de continuu, că abia îi putem rezista. Tu știi cît de tare mă plictisește munca asta stupidă, istovitoare și desconsiderată totodată. Ce satisfacție ne-ar putea da? Și, pe lîngă toate astea, mai lucrăm și la apă mică. Mai adînc nu se poate, așa că fac pe scafandrierul de rînd, cu costumul de cauciuc, cum nu mi s-a mai întîmplat de ani de zile. Și toate astea, ca să mai fur o zi din cele ce ne despart pînă la întoarcerea la Viareggio..."

Și la data de 25 noiembrie, tot din Le Palais:

„Scumpa mea Maria, gust de pe acum bucuria întoarcerii apropiate. Aici furtunile gonesc una după alta și ne fac să nu putem scoate nasul afară din port... Sper că acum Quaglia va înțelege anumite lucruri și se va hotărî să ne lase a ne întoarce la Brest pentru dezarmare. De o bucată de vreme, asta a ajuns o obsesie. Nu mai vreau să-ți scriu. Vreau să te văd. Vreau să stau cîteva zile liniștit, în sînul familiei. Te sărut din tot sufletul și cu toată nădejdea de a te vedea curînd.

P.S. Ca să-ți arăt că în ultima mea scrîsoare îți spuneam adevărul, iată aici copia celei trimise *commendatore*-lui:

„Le Palais, 24 noiembrie 1930. Preastimate *commendatore* Quaglia. De mai multe zile furtunile se succed fără întrerupere. Apele sînt tulburi cum e catranul, vînturile apasă greu și suflă de peste tot. La drept vorbind, eu am pierdut speranța de a sfîrși lucrarea luna asta. Treaba în sine e un fleac. Vara, ar fi o treabă poate de o săptămînă pentru orice vapor. Dar o săptămînă pe care sigur că nici de-

cembrie, nici ianuarie viitor nu ne-ar putea-o oferi. Să nu credeți, domnule Quaglia, că aș fi pesimist și că nu aș ști să mă jertfesc pentru SO.RI.MA., și în primul rînd pentru dumneavoastră. Ceea ce într-adevăr ne înspăimîntă sînt acele elemente împotriva cărora nu se poate lupta. Și-apoi apa tulbure e un lucru care de-a dreptul ne descurajează și ne demoralizează. Eu, slavă Domnului, aș lucra bucuros și pe lumea cealaltă, dar numai să fiu de folos. Aici nimeni nu este util acum. Vă rog să vă pătrundeți bine de acest adevăr. Vă rog să mă iertați că vă scriu aceste descurajante rînduri și să mă considerați totuși al dumneavoastră preadevotat și sincer..."

Fusese ultima scrisoare.

Cu patru zile înainte, nepotu-său, Carlo Domenici, sătul pînă-n gît de viața și tratamentul cărpănos la care Quaglia își supusese oamenii însărcinați cu munca aceea „de mică importanță", părăsi „Artiglio" și-și aranjă un rost la țărm, la Brest, ca decorator.

Într-una din primele zile de decembrie, „*commendatore*"-le îl chemă pe Gianni la Paris (unde se afla în trecere), ca să-i facă o „comunicare urgentă". Atît i-a trebuit lui Gianni. Plecă, încredințat că se va înapoia cu multașteptata veste. Din păcate, nu avea să fie așa. Ordinul lui Quaglia fu peremptoriu: „Dacă vă interesează să vă petreceți sărbătorile acasă, trebuie să-i dați zor. Faceți-l, pentru numele lui Dumnezeu, să sară în aer! Ce pot să vă mai spun? Am și eu necazurile mele!"

Crăciunul era aproape. Sezonul imersiunilor era de mult trecut de scadență. *Commendatore*-le putea perfect suspenda lucrările pentru a le relua, în liniște, la întoarcerea lor, așa cum de altminteri făcuseră întotdeauna, de ani de zile, pe toate soiurile de epave. Atunci de ce atîta grabă? Mai ales într-o împrejurare care, dimpotrivă, cerea circumspecție și mult, foarte mult calm.

Și a sărit în aer. Și asta a fost sfîrșitul

Pînă atunci scafandrierii lucraseră, desigur, fără chef. Dar și fără pauză. Și lucraseră bine. În două luni și jumătate făcuseră să explodeze 800 de mine, adică 2 tone de exploziv, fără să fi înregistrat vreun incident. Epava era aproape rasă, la nivelul fundului mării, conform contractului, pentru a reda canalului navigabilitatea în timpul mareei joase. Muniţiile zăceau mai departe în calele înfundate în nisip. Nu mai rămînea decît să se fărîme și pupa, împreună cu toată încărcătura ei de muniţii.

Era duminică. Cer posomorît și rece, dar calm. O ușoară briză dinspre munţii ninși. Cu o zi înainte, toţi primiseră scrisori de acasă. Ca să mai ciupească un ceas, două, echipajele nu respectau nici sărbătorile, nici zilele de odihnă.

De la o vreme, sfîrșiră prin a nu mai ţine de loc seama de distanţa de siguranţă în timpul exploziei. Ajunseseră să stea la cinci sute de metri de locul exploziei. Și cum tot nu se întîmpla nimic, mai reduseseră încă și din aceștia. Era în 7 decembrie. Și voiau să sărbătorească Crăciunul în familie.

— Știi ce am să fac eu? zise Bargellini. Am să pun de două ori pe-atît. Și chiar în punctul cel mai gingaș.

— Să nu exagerăm. Acum, se cheamă că sîntem aproape gata, îi zise Gianni.

Dar nici el nu putea rezista ispitei de a zori treaba.

Bargellini lucră o oră sub apă, și cînd veni la suprafaţă, zise, cu un adînc oftat:

— Dacă nici de data asta nu sare, înseamnă că trebuie să dărîmăm pupa bucată cu bucată. Am băgat mina chiar în exploziv.

— Hm... mormăi Raffaelli. Sînt două luni de cînd tot ciocănim acolo. Dacă era să explodeze, pînă acum exploda.

— N-aș vrea ca tu să fi exagerat, Barge, zise Gianni.

— Ba a făcut foarte bine, zise cu o voce sumbră Franceschi, care nu-și mai putea lua gîndul de la nevastă și de la băiat.

Gianni se întoarse atunci către cei de la macara și strigă :

— Sîntem gata ? Atunci să ne depărtăm de coastă.

— Cît ? întrebă căpitanul Bertolotto.

Gianni desfăcu, larg, brațele :

— Cît ține cablul electric.

Tot tăind din el, tot tunzîndu-l și tot pierzînd dintr-însul bucăți rămase în apă, acest cablu electric înfășurat pe tambur ajunsese de vreo două sute de metri. [1]

Cînd îl întinseră tot, Bertolotto murmură printre dinți :

— Bine, dar sîntem la șaizeci de metri. Ce facem ?

Gianni se scărpină în cap, se întoarse și zise :

— De douăzeci de zile îl bombardez cu scrisori și telegrame pe *commendatore* ca să se hotărască să trimită blestematul ăla de cablu special. Acum nu avem timp de stat să ne gîndim la el.

Oamenii se și dispuseră în ordine pentru a-și lua locul la pupa. Bargellini venise sus, plecînd de lîngă scărița de la prova, de la catarg. Avea ocheanul la el ; și-l puse la ochi. În ziua aceea se simțea fericit. Îi sosiseră de acasă fotografiile fetiței, scrisoare de la nevastă și un ziar francez, unde se vorbea despre el. Era pus, la vîrsta lui de 26 de ani, pe locul întîi, laolaltă cu Gianni și cu Franceschi, adică cu cei mai mari scafandrieri ai lumii.

„Artiglio" începu să se deplaseze spre geamandurile de care era legat, rămînînd conectat cu „Florence" prin acel cablu subțire, electric. Dacă toate

[1] Giulio Sartini avea mai tîrziu să-mi spună : „De atîtea ori cerusem lui Quaglia să ne trimită din Brest un cablu. Dar acest mic cablu nu ne-a venit niciodată." Raffaelli și Carlo Domenici mi-au confirmat același lucru (n.a.).

aveau să meargă bine, s-ar fi putut ca asta să fie ultima explozie. În compartimentul mașinilor, mecanicii cîntau. Gianni, Franceschi, Amedeo Raffaelli și frate-său, Mario, stăteau la pupa. Gianni ținea în mîini cele două capete ale cablului electric. Cînd „Artiglio" se opri, adică atunci cînd cablul electric se întinse pînă la ultimul său centimetru, Giulio Sartini alergă la prova, ca să înfășoare într-o învelitoare ghitara pe care o ținea deasupra spiraiului. S-ar fi putut răsuci sau rupe în timpul „bușiturii". Se întoarse la pupa. Sus, în cabină, în așteptarea comenzii: „Țineți-vă bine!", căpitanul Bertolotto luase cu el, și-l purta atîrnat la gît, cronometrul cel mare de bord, ca să-l ferească de zguduiri bruște. De Nardi, șeful-mecanic, în combinezonul său proaspăt spălat, trecînd prin fața trinchetului, zise în fugă:

— Fiți atenți la lovitură!

Din celălalt capăt al canalului, „Rostro" semnala că îi suise pe scafandrieri la bord. Gianni, care nu mai aștepta altceva, se întoarse către De Melgazzi, care se și afla la post, în centrul navei, ca să transmită ordinul la mașină, și strigă:

— Dinam!

— Dinam! repetă De Melgazzi, cu palma făcută cornet la gură.

— Dinam! repetară și cei de jos.

Caporalul Arturo Vivaldi alergă la valvula de abur și învîrti.

— Dă-i drumu! strigă Felice Bresciani, la celălalt capăt al sălii.

Dinamul începu să mugească, tot mai grăbit, mărind intensitatea sunetului ca o sirenă.

Sus, pe punte, Gianni mai așteptă nițel pînă ce mașina ajunse la turația ei maximă. Se uită împrejur, văzu că toți stăteau cu ochii ațintiți la locul unde trebuia să se producă explozia, și își împreună mîinile.

Fu ca și cînd întreaga mare s-ar fi ridicat în sus. Sus, mai sus, și mai sus, pentru ca apoi să cadă

toată, cu o detunătură înfiorătoare. Acolo, în fundul apei, o dată cu minele, explodaseră și cele 150 de tone de muniții. Oceanul, în acel punct, scosese pentru o clipă, la suprafață, carcasa vasului „Florence". O prăpastie de cel puțin trei sute de metri diametru, purtînd deasupra o coloană de apă de tot atîția metri, și care, o clipă după aceea, se prăbuși, plină de fragmente de epavă, de schije și de fum. Aceasta, precum și violenta deplasare de aer veniseră brusc, fără a lăsa oamenilor măcar vreme să țipe.

Întîi, „Artiglio" fu ridicat din pupa, aproape vertical, de coloana aceea de apă. Apoi, nava plonjă cu prova înainte, o dată cu căderea coloanei, absorbită de vîrtej, și dispăru.

Oceanul, o dată „Artiglio" șters de pe suprafața lui, începu să vomite spumă neagră și fum. Un fum negru și el, și dens, și irespirabil. Acolo, pe o rază de sute și sute de metri, oceanul nu mai era ocean, ci doar un strat de spumă care clocotea și lăsa să se audă un vîjîit surd pe cînd încerca să iasă la suprafață. O ciupercă de fum alb și negru continua să se înalțe și să se lărgească spre cerul cenușiu nemărginit.

În partea opusă a canalului, la vreo patru mile, pe bordul lui „Rostro", izbucnea în schimb disperarea. Aproape toți aveau cîte o rudă la bordul lui „Artiglio", acum dispărut.

— Tata!

— Fiu-meu!

— Frate-meu!

Stăteau împietriți în fața cortinei de spumă și fum care se tot lărgea, sub acea ciupercă mereu mai albă. Nu-și puteau lua ochii de la punctul unde, cu cîteva minute mai devreme, „Artiglio" stătea așezat pe linia cenușie a mării.

Căpitanul Carli, care nu avea rude la bord, după sute de urlete, ocări și îndemnuri, reuși să-i trimită pe oameni la macarale, ca să scoată parîmele din apă.

— Dați-i zor, grăbiți-vă dacă vă e scumpă viața alor voștri. Ce, ați înnebunit? Vreți să se înece?

În timp ce nava, cu viteză maximă, se desprindea de acele locuri, oamenii aruncau peste bord șalupe, colacuri de salvare, funii, cîrlige, harpoane, toate legate și remorcate de navă.

Cronicile timpului spun — și însuși Scott scrie în cartea sa — că în douăzeci de minute oamenii fură la fața locului, și că numai astfel le fu cu putință să-i salveze pe cei cîțiva supraviețuitori; totuși, aceasta nu putea să fie omenește posibil, căci distanța era de aproape 4 mile[1], iar viteza lui „Rostro", mai mică de 8 mile pe oră. Cînd „Rostro" ajunse sub ciuperca aceea care întuneca cerul, trecuseră patruzeci de minute; și a trecut nu mai puțin de o oră pînă ce primii naufragiați au putut fi dibuiți sub groasa cortină de spumă și de fum sub care oceanul continuă să fiarbă ore în șir.

La deruta oamenilor contribui și puternicul curent al canalului, care împingea insula de spumă în direcție contrară celei a vîntului, implicit a ciupercii. Sînt cauze simple și ușor de înțeles acum, cînd le judecăm la rece.

Ajunși în mijlocul persistentei perdele, nu auziră decît clocotul apei și nu văzură decît fum. Un fum care încleșta gura și rănea ochii. Împrăștiate radiant, șalupele navigau orbește. Cîte un naufragiat îi chema disperat pe ai lui. Vocile deveneau țipete întrerupte de izbucniri convulsive de plîns și de tuse. Ca să reziste fumului, oamenii trebuiau să stea în picioare pe șalupă. Numai așa puteau ține capul în afară, pe deasupra valului de fum negru, ca să poată căuta jur împrejur cu cîngile și cîrligele.

În sfîrșit, auziră un geamăt.

— Unde ești? strigară toți, din toate bărcile. Apoi, deodată: Cine ești?

[1] Circa 7 km (n.a.).

— Cine eşti, pentru numele lui Dumnezeu, vorbeşte !

Toţi aveau una sau mai multe rude acolo, sub valuri.

Din bărci, numai capetele ieşeau la iveală, pe deasupra platei perdele de fum. Chipuri deznădăjduite, cu guri contorsionate şi pleoape strînse de durere, de efortul necesar pentru a sparge impalpabila cuvertură de sub care, în fiecare moment, gîlgîia cîte un geamăt.

— Unde eşti ?... Spune, cine eşti ?!...

— Mor !

Văzură o mînă ivindu-se din stratul de spumă şi se duseră într-acolo.

Îl găsiră pe om dîndu-şi ultima suflare. Era atît de negru din pricina fumului şi a spumei, încît nimeni n-a putut şti cine fusese.

În acelaşi moment auziră din partea opusă :

— Nu mai pot, mă-năbuş !

Întoarseră bordul, începură să cheme... Dar nimeni n-a mai răspuns.

— Vorbeşte, unde eşti ? Cine eşti ?

Toate resturile care se izbeau de prova erau urcate la bord, apoi imediat aruncate la loc. Văzură o cămaşă pe care o înşfăcară repede în clipa cînd era gata să dispară din nou. Era bietul Romualdo Cortopassi. Trupul lui era însă rece.

Cineva tuşea. Voia să ceară ajutor. Dar fumul şi spuma îl gîtuiau. De aceea scotea acel urlet, ca de cîine. Era Vailante Cortopassi, nepotul lui Franceschi.

— Aici sînt, aici... izbuti el să zică, după care se întinse lat, ca un veşmînt gol pe scîndura şalupei.

Puseră prova pe punctul unde găsiră un altul asfixiindu-se. Era nostromul Amedeo Raffaelli, care întrebă de frate-său, Mario.

Altă mînă, care părea că vrea să îmbrăţişeze văzduhul, se văzu nu departe. Era Mario, care, înainte de a leşina, indică şi locul unde se afla Giulio.

Giulio Sartini se zbătea agățat de o bucată de bocaport care nu rezista greutății. Mario era singurul care nu prea fusese rănit. Părea doar rebegit și amorțit.

Din bărci, cineva, cu mîinile făcute megafon, chema :

— Gianni... ! Gianniiii !

Iar alții :

— Bargeliniii ! Franceschiii !

Strigară așa, în plin ocean, pînă tîrziu, pînă ce se făcu beznă. După care, pe oceanul glacial și negru, coborî o imensă tăcere.

Gianni și Franceschi au fost găsiți aproape unul de altul, plini de răni, printre epavele plutitoare. Despre ceilalți, nimic : Alberto Bargellini, căpitanul Giacomo Bertolotto, radiotelegrafistul Luigi De Melgazzi, bucătarul Maurizio Amoretti, musul Amerigo Ramelli, mașinistul-gresor Antonio De Jana, marinarul Romualdo Cortopassi, fochiștii Felice Bresciani, Costante Ulivieri și Enrico Tedoldi.

Apele erau prea tulburi și răvășite ca să permită scafandrierilor de pe „Rostro" să plonjeze imediat. Abia a doua zi, dis-de-dimineață, cu tot gerul și vîntul ridicat de mare, Raffaello Mancini și Mario Raffaelli plonjară cu rîndul, cîte opt ore fiecare, pe locul unde o dată zăcuse „Florence". Dar zadarnic. Fundul era presărat cu plăci de blindaj. Mîlul se ridica la cea mai mică mișcare. Nu-l găsiră nici pe Bargellini, nici pe ceilalți și nici vreun semn care să amintească de ei. Poate curentul îi tîrîse în larg.

După aceea se dezlănțui furtuna.

La ancheta oficială, instituită numaidecît la Belle-Île de autoritățile franceze, în locul amiralului Audouard, comandantul garnizoanei din Lorient, comandorul Donval se grăbi să conchidă că examinarea împrejurărilor confirmă impresia că dezastrul de pe „Artiglio" era imputabil unei erori a

scafandrierilor în evaluarea puterii de explozie a încărcăturii de muniții etc., etc. ...

— Parcă te puteai aștepta la altceva de la ăștia? își ziceau între ei supraviețuitorii și camarazii lor de pe „Rostro". Poate ați fi sperat să citească ce se petrecea în inimile noastre?

— Sau să se întrebe de ce cablul acela electric avea numai o sută șaizeci de metri lungime?

— Sau să se gîndească la turbarea la care reușiseră patronii să ne aducă pe toți?

Desigur, nimeni nu voia să meargă așa departe cu bănuielile, totuși, s-ar fi putut descoperi oarecare interese ca „Artiglio" să fie lichidat.

Cu toții tăcură, plecîndu-și ochii la aceste cuvinte. Coșciugele făcute din lemn grosolan fură coborîte de pe „Rostro". Vinciul de imersiune începu să se învîrtească. Și acesta fu singurul zgomot ce se mai auzi pe întinsul mării atunci cînd Gianni, Franceschi și Cortopassi trecură dincolo de parapet.

La 10 seara, un tren ducea la Viareggio acele singure trei rămășițe trupești pe care oceanul voise să le înapoieze.

Pe coastele întunecatei, furtunoasei Bretanii, populate de oameni taciturni, oameni cu ochi limpezi și fețe arse de vînt, printre stîncile bătute de valuri, undeva, în preajma albei coloane a semaforului de la Hoëdic, o mînă pioasă ridicase de jos în acel moment o fotografie: o mamă ținea în brațe o fetiță de cîteva luni. Era tot ce restituia Atlanticul din ceea ce fusese Alberto Bargellini. Lîngă sicriul său gol, a fost pusă o cruce. Douăsprezece erau coșciugele.

Mica stațiune rurală Lorient gemea de mulțimea celor veniți acolo. Ziariștii alergară acum, din toate părțile, așa cum o mai făcuseră o dată, atunci cînd „Artiglio" regăsise vasul „Egypt". Acum însă aparatele fotografice se declanșau surprinzînd chipuri dure și închise.

Se aflau acolo, în grup, toți cei de pe „Rostro" și puținii supraviețuitori care putuseră părăsi spitalul din Le Palais.

Cînd trenul se urni din loc, femeile care se aflau pe chei îngenuncheară, iar bărbații își scoaseră pălăriile. Numai căpitanul Carli și *signor commendatore* dădură, falnic, salutul fascist.[1]

[1] Liniile generale, ca și detaliile tragediei, necunoscute pînă astăzi în mod public, mi-au fost furnizate de Mario Raffaelli și de către supraviețuitorii lui „Artiglio": Giulio Sartini, Carlo Domenici și Vailante Cortopassi (n.a.).

Capitolul XVIII

VORBESC BĂTRÎNII LUPI-DE-MARE

Părea că, o dată cu povestea vaporului încărcat cu muniție care explodase pe fundul Golfului Quiberon în acea zi de 7 decembrie 1930, întreaga poveste a scafandrierilor italieni se sfîrșise și ea.

Căci Gianni, Franceschi și Bargellini erau socotiți, și pe drept cuvînt, cei mai pricepuți scafandrieri din cîți fuseseră vreodată.

După tragica lor dispariție între insulele Houat și Hoëdic, nimeni n-ar fi visat că mai există pe lume oameni care să-i înlocuiască. Cînd e vorba de anumiți oameni, nu te poți gîndi la ei așa cum te-ai gîndi la niște soldați. Și nici la niște muncitori obișnuiți, întrucît fundul mării fusese locul lor de muncă, iar cangea, mina și scafandrul fuseseră uneltele lor.

Lumea iar începuse a se gîndi la „Egypt" ca la niște fabuloase comori destinate a se preface din nou în legendă, într-un ocean de basm. Asemenea închipuiri prindeau rădăcini în mințile multora.

Cît despre Quaglia, se crease în jurul lui atmosfera că nu-i mai rămînea altceva de făcut decît să se retragă în viața privată, în mica lui mare de afaceri, din care ieșise cu Gianni la cîrmă. Să se reîntoarcă la stadiul în care se găsea cînd, într-o bună zi, Gianni și tovarășii săi veniseră la dînsul sfioși și bănuitori? O asemenea întoarcere i se părea, numai dacă se gîndea, o nebunie.

Se zicea, şi chiar se ştia, că Gianni făcuse şcoală, şi că la Viareggio existau oameni gata să îmbrace acelaşi echipament şi să mînuiască aceleaşi instrumente. Dar se mai ştia că aceştia nu puteau fi nici Gianni, nici Franceschi, nici Bargellini.

Viarregio al marinarilor n-a fost niciodată cunoscut cu adevărat de cei care vara zăboveau pe străzile lui lungi, împodobite cu olendri, sau care se răcoreau în apele de dincolo de canal, în cele trei bazine ; Viareggio, acest orăşel, era strîns unit într-o rudenie de sînge şi de muncă. Moartea unuia era doliul tuturor.

Palavrele se domoleau încetul cu încetul prin cîrciumioarele răspîndite la întîmplare, printre dughene de zarafi şi cheiuri de şantier. Şi istoria navei „Egypt", încăpută pe mîinile acelor *maràmi* [1] fără treabă, era acum depănată într-o stare sufletească mai potolită, aşa cum se întîmplă cu toate poveştile de pe mare legate într-un fel sau altul de oameni şi de lucruri.

Acele vorbe erau mărturia stării de spirit a unei întregi provincii. Şi cum s-a întîmplat întotdeauna, un fapt decisiv trebuia neapărat să se întîmple.

— Dacă vor, atunci pot. Nu le lipseşte curajul, meseria o ştiu, munca nu-i sperie...

— Dacă familiile nu-i împiedică...

— Păi totdeauna s-a întîmplat aşa.

— După părerea mea, băieţii ăştia ar putea să se apuce de meşteşugul mării chiar de mîine.

— Aşa-i. Decît că sînt cam tineri încă.

— În schimb, destul de pricepuţi.

— Exact. Şi dovezile le-au şi dat.

— Totul depinde de acel *commendatore*.

— Îmi spunea despre el Mario Raffaelli că...

[1] *Maràme* : gunoi, rebut. Dar aici are sensul de oameni încercaţi în toate furtunile mării şi vieţii ; bătrîn căpitan de pe vremea corăbiilor cu pînze, acum marinar la pensie (n.a.).

— Sigur! Se pare că a şi pus ochii pe un vapor vechi la Bordeaux. Vrea să-l urce pe cală.

— Dacă într-adevăr i-a venit o astfel de idee, lipsă de scafandrieri n-o să ducă.

— De acu, drumu-i deschis... [1]

Noul „Artiglio"

În zilele cînd marinarii bătrîni dădeau sfaturi celor mai tineri elevi ai lui Gianni, Quaglia perfecta cumpărarea lui „Maurétanie", vapor de 320—350 de tone, odinioară afectat transportului de peşte la Terranova, iar acum scos din serviciu.

După ce căldările fură perfect recondiţionate, vasul fu dus de la Bordeaux la şantierul „Penhoet" din Saint-Nazaire pentru a fi transformat în navă de recuperări. Asta dură vreo patru luni. În acest răstimp, „Rostro" fusese trimis în Golful Quiberon ca să recupereze din corpul vechiului „Artiglio" uneltele şi agregatele care mai puteau eventual servi pe „Maurétanie". Pe de altă parte, vasul însuşi trebuia să fie dezmembrat acolo, la nivelul fundului, căci devenise o primejdie pentru navigaţie.

Printre piesele care meritau să fie salvate, afară de „turetă" şi de scafandrii articulaţi, erau palanurile, caprele, catargul cel mare, coloana, vinciul cel mare, braţele bigii, ghiul, parîmele, şi nu puţine unele ca: balize, cîngi, cîrlige, lanţuri, ancore etc...

[1] Indicaţia referitoare la *maràmi*, bătrînii lupi-de-mare, mi-a fost dată de constructorul naval Antonio Dinelli (popularul Tonino), cumnat al lui Bargellini, văr cu Mario Raffaelli şi prieten cu toţi scafandrierii din Viareggio (n.a.).

La sfîrșitul lui aprilie, vechiul pescador [1], acoperit de ierburi și rugină, devenise o navă mîndră, gata să ia drumul mării.

Rebotezat „Artiglio" [2], într-o luni, 4 mai 1931, vasul părăsi Saint-Nazaire cu direcția Brest.

Nu se putea spune despre el că era un vas model, dar plăcea ochiului; cît despre confort, îl depășea pe cel vechi. Chiar și echipamentul, grație noilor aparate de imersiune și de ridicare, și grație mecanismelor perfecționate, era foarte modernizat. Cala cea mică, unde odinioară erau păstrate năvoadele, îndărătul spiraiului de la pupa, acum funcționa ca pulberărie. Îndărătul arborelui-trinchet (recuperat), se afla palanul principal (recuperat și el), și după acesta, un lung și amplu bocaport ducea la cală. Un bocaport cu dimensiuni mai mici, sub cel dintîi, dădea în cala cea mică, care servea, ca și pe vasul de odinioară, ca magazie pentru „turetă" și pentru costumele de scafandru articulate. Între acesta și luminătorul de pe tavanul salonului, la umbra punții de comandă, se aflau cele două scripete de imersiune, recuperate și ele, dar mult modificate ulterior.

Acum, pe „Artiglio" se putea alerga de-a lungul parapetelor, de la pupa la prova, fără să te împiedici în cherestele și în micile punți, care pe vechiul vas susțineau puntea de comandă și încurcau drumul, mai cu seamă cînd era vorba de transportat parîmele de ancorare și de legare la geamanduri, manevră care cerea rapiditate în toate sensurile. Magazia de alimente se afla jos, imediat sub micul cabestan de la pupa; era o încăpere mai mare și mai aerisită. Între aceasta și partea extremă a compartimentului mașinilor, într-un spațiu nu prea

[1] *Pescador:* navă specială, înzestrată cu instalații de pescuit, de depozitare, de congelare și, uneori, de preparare a peștelui.

[2] Încă și azi, pentru a-l distinge, este numit „Artiglio II". În realitate, îi ziceau „Artiglio", pur și simplu. Fusese dorința expresă a scafandrierilor și marinarilor, care înțeleseseră să cinstească astfel memoria prietenilor dispăruți (n.a.).

larg, se găseau cabinele scafandrierilor și cabina căpitanului.

Quaglia se grăbea, desigur, să trimită nava la geamanduri. Totuși, pînă atunci lucrările tot mai cereau vreo douăzeci de zile. Salonul era doar schițat; coca primise primul strat de miniu, și tot așa, suprastructurile pe punte. Dar mai ales nu fusese încă instalată aparatura radiotelegrafică. Pentru ca echipajul adus de la Genova și de la Viareggio să nu piardă vremea hoinărind, Quaglia îi trimise pe scafandrieri și pe mulți dintre marinari să dea o mînă de ajutor celor de pe „Raffio", în apele engleze ale insulelor Normanne, unde se începuse recuperarea vasului „Jeanne-Marie", scufundat la o sută de metri adîncime, lîngă mica insulă Sark, între insulele Guernesey și Jersey, la vreo 20 de mile de aceasta din urmă. Fusese, după cum vom vedea, una dintre obișnuitele imprudențe ale *commendatore*-lui. Și dacă marinarii mai putură povesti, asta s-a datorat numai lui Duilio Del Dotto, care îi salvase pe toți din mizerabilul sfîrșit al șoarecelui în capcană.

Într-o seară, deodată, pe neașteptate, posturile de radio franceze anunțară că „Raffio" se scufundase prin răsturnare, lîngă Sark, în ziua de miercuri 6 mai, și că, pentru moment, nu se cunoștea numărul victimelor.

Un incident „de riang" [1]

Încă o dată curenții oceanului le jucaseră o festă urîtă marinarilor italieni. Dar oare de cîte ori vechiul „Artiglio" nu riscase un sfîrșit asemănător, jucîndu-se în chip sinistru cu încărcăturile lui grele în timpul fluxurilor?

[1] *Un incident „de riang"* (corect, *de rien*): un incident de nimica toată (în limba franceză în original) (n.t.).

În Marea Mînecii, și mai cu seamă în jurul insulelor, curenții capătă o atît de neînchipuită viteză, încît ne putem permite să-i comparăm cu apele de munte care năvălesc în scocul unei mori.

În seara de marți, 5 mai 1931, „Raffio" își așezase geamandurile pe „Jeanne-Marie", legîndu-se el însuși la una dintre ele. La primele raze ale dimineții, prin efectul mareei, nava începu să se învîrtească și să-și încurce parîma în parîmele celorlalte geamanduri. Dîndu-se alarma, oamenii alergară pe covertă. Pentru a dezlega periculoasa încîlceală, primul lucru de făcut era dezancorarea geamandurilor, ancorate cu blocuri de ciment de circa 7 tone fiecare, adică acelea de care se servise vechiul „Artiglio". Dar pentru micul „Raffio", să aducă aceste greutăți la suprafață și să le mențină astfel, însemna un efort mai presus de puterile lui. Așa că începu să se încline într-un bord. Marinarii încercară să descurce cît mai repede parîmele, în timp ce vasul, acum dezancorat, era dus în derivă de puternicii curenți. Dar întîmplarea făcu ca una din parîmele metalice, rămasă legată, să se încurce sub epava vasului „Jeanne-Marie". Acea parîmă era legată chiar în apropierea gabiei [1], adică la punctul cel mai înalt al catargului. Sub acțiunea acestui cuplu de forțe (enorma greutate a blocurilor de ciment într-un sens, și tracțiunea parîmei în celălalt sens), răsturnarea se produse aproape instantaneu. În acea clipă, însă, un om din Viareggio, Duilio Del Dotto, avu intuiția primejdiei. Reuși să sară la șalupa cu motor, care se afla la bord, și, cu lovituri de cuțit, tăie la iuțeală parîma cea groasă care o ținea atîrnată în cîrlige. În momentul cînd „Raffio" se răsturnă, arătîndu-și imediat chila, oamenii săriră în apă și ajunseră înot

[1] *Gabie* : platformă cu balustradă așezată la capătul de sus al catargului unei nave, pentru a permite observarea orizontului, iar la corăbiile cu pînze folosește și la manevrarea pînzelor.

la șalupă. Pînă ce aceștia să se suie în șalupă și să-și tragă răsuflarea, „Raffio" se și făcuse nevăzut, înghițit într-un vîrtej înspumat. Apa era rece ca gheața. Dar și mai rece era temperatura acelei zile cenușii, înăsprită de un vînt puternic, dinspre nord-est, care menținea termometrul la —3 grade. Fără șalupa salvată de Del Dotto, nimeni, dar absolut nimeni n-ar fi putut rezista mai mult de o jumătate de oră în mare, acolo, în larg, departe de orice rută frecventată și în imposibilitate de a semnaliza dezastrul.

Un singur om lipsea la apel: un mecanic, un genovez. Nu avusese nici timpul să ajungă pe punte.

Motorul bărcii n-avea carburant. Se puseră la rame, pe ruta urmată de obicei de pescari, între cele două insule. Cînd, în sfîrșit, fură zăriți, trecuseră multe ceasuri de la catastrofă.

Quaglia făcuse imprudența de a trimite la bordul lui „Raffio" toți scafandrierii, adică și pe cei ai lui „Raffio" înșuși, și pe cei ai noului „Artiglio", destinați recuperării comorii de pe „Egypt". Asemenea purtare ușuratică nu se potrivea cu un negustor ca el, care ținea atît de mult la scumpele-i afaceri. Nu se gîndise oare că pe mare, și pe Marea Mînecii îndeosebi, se poate întîmpla orice? Unde ar mai fi găsit alți scafandrieri de clasa acestora? Lăsînd la o parte cazul vechiului „Artiglio" și chibzuind mai cu atenție, vedem că în fond nici că se putea să iasă treaba mai bine. Între altele, pentru că, după unele zvonuri, „Raffio" putea conta pe o asigurare frumușică. Ba chiar, o dată polița încasată, se putea, cu aceeași societate de asigurări, iscăli un frumos contract pentru recuperarea epavei! Singura pagubă, în fond, și pagubă ireparabilă, era viața pierdută a bietului mecanic. Un băiețandru care acceptase angajamentul în ultimul moment, în ciuda unui salariu derizoriu. Nu găsise altă îmbarcare. Și voia să se însoare.

„Quaglia, scrie Scott [1], sosi a doua zi din Paris. Mă dusei, cu oarecare emoție, să-i fac o vizită la «Grand Hôtel». Mă temeam că o să-l găsesc furios din pricina lui «Raffio» și mă tot gîndeam cum să-l iau : să mă prefac oare că habar n-am de nimic, sau să mă reped la el cu lacrimi în ochi și cu brațele întinse ? Încă și mai încurcat mă simții cînd mi se spuse că *monsieur Kaglià* era în camera sa, împreună cu domnul Terme, și că mă poftea să urc imediat la el. Dar cînd ajunsei în prag, îmi fu dat să mă bucur din parte-i de primirea cea mai caldă cu putință, întreruptă însă de un țipăt de groază : căci, vai, fără să-mi dau seama, îmi pusesem pălăria pe pat... [2]

Un Quaglia așa de bine dispus nu mai văzusem de mult, din ziua cînd fusese localizat «Egypt». Mă primi sărbătorește, îmi oferi niște apă minerală la gheață și o țigară bună de foi, mă bătu de mai multe ori pe spate, vesel, ca omul căruia toate îi merg din plin. Cît despre «Raffio» ? «*Uff* ! zise el. *Il est un incident, un incident „de riang" ! Il est une affaire pour rire absolument. Malheureusement, ce pauvre chaffeur... mais, sans lui, il était une chose pour rire complètement.*» [3]

Oricum, pierderea lui „Raffio" a fost o nouă lecție pentru cine, obișnuit cu Mediterana, consimțea cu greu să dea importanță curenților puternici și mareelor din Atlantic, pe care italienii prea des le luaseră în glumă.

Supraviețuitorii îl așteptau pe *commendatore* la Sark, într-o stare sufletească foarte de înțeles. Dar

[1] D. Scott, *op. cit.*, pp. 31—32 (n.a.).

[2] Superstiție conform căreia așezarea pălăriei pe pat e „semn rău", de nenorocire sau moarte.

[3] Traducerea din limba franceză a acestor fraze cu greșeli de limbă și gramaticale ar fi următoarea : „Uf, el e un incident, un incident de nimica toată. El e o afacere de ris absolut. Din nenorocire, biețul șofer... dar fără ghinsul, el era un lucru de ris complet" (n.t.).

pe Quaglia trebuie să-l cunoşti. Pentru a nu aduce prejudicii noului scafandrier-şef de pe „Artiglio" şi pentru a nu-i umili pe ceilalţi, el se îndreptă spre toţi cu braţele generos întinse :

— Uf ! A fost un incident, un incident de nimica toată, o istorie să te prăpădeşti de râs, nu alta ! Afară, bineînţeles, de nefericitul mecanic... Dar dacă lăsăm asta la o parte, a fost un lucru complet rizibil ! zise el, vesel, bătînd pe umăr pe toată lumea.

Capitolul XIX

OAMENII DE PE NOUL „ARTIGLIO"

Mai mult de jumătate din oamenii de pe „Rostro", inclusiv căpitanul Carli, trecură pe noul „Artiglio", împreună cu supraviețuitorii celui vechi, afară de șeful-mecanic, Tiziano De Nardi, care nu-și revenise încă din șocul suferit. Chiar și acum, cînd auzea o lovitură, fie numai o ușă trîntită, i se făcea rău. Quaglia îl transferase pe „Arpione", nava cea mai puțin întreprinzătoare a flotilei. Locul lui Nardi fu încredințat genovezului Albavera.

Amedeo Raffaelli, care, pe primul „Artiglio", din magazioner cambuzier [1], fusese făcut marinar, apoi avansat nostrom, acum, după ce-și trecuse cu bine examenele pentru obținerea brevetului de căpitan de mic cabotaj, se întorcea la bordul vasului cu gradul de prim-ofițer. Ierarhia îi plăcea mult lui Quaglia, tot atît pe cît îi era de nesuferită lui Gianni.

Și iată-i și pe scafandrieri :

Mario Raffaelli, care lucrase cu Gianni pe „Nereida", pe „Naiada" și pe „Artiglio" (al treilea scafandrier în epoca navelor „Washington" și „Elizabethville"), trecut apoi pe „Rostro" (1929—1930) ca scafandrier-șef, luase acum, pe noul vas „Artiglio", locul lui Gianni. Era, fără îndoială, un om de valoare, serios, un om foarte chibzuit. Dar tocmai din cauza acestui temperament al său putea fi socotit opusul lui Gianni. La acesta din urmă meto-

[1] *Magazioner cambuzier* : responsabilul magaziei de alimente.

dele de lucru, în orice împrejurare, erau ingenioase și strălucite. În schimb, la Mario ele erau simple, liniare. Inventivității maestrului, el îi prefera o cale mai lungă, dar sigură, chiar dacă era mai puțin cutezătoare și mai puțin interesantă. În fond, el nu făcea decît să culeagă, cu o precaută competență, roadele a tot ceea ce Gianni adusese bun în tehnica marilor adîncimi marine, suplinind talentul, capacitatea superioară a celuilalt prin tenacea, îndărătnica voință a meșteșugarului excepțional.

Trebuie să spunem că, după cîtăva vreme, *commendatore*-le începu să spună peste tot (mai ales grație autorizatului condei al lui David Scott, de la *Times*, unicul ziarist pe care Quaglia îl admisese la bord) că Mario, după părerea lui, era cel mai viteaz, cel mai operativ „ofițer de recuperări" din cîți fuseseră vreodată.[1] Era evident că făcea asta ca să discrediteze un cult ce putea prejudicia și păgubi compania SO.RI.MA. în momentul cînd totul părea că se sfîrșise pentru ea, ca și pentru aurul de pe „Egypt".

Mario avea pe atunci 30 de ani și, cu toate că dusese o viață din cele mai grele și deși nu avea cheresteaua fizică a unui Gianni sau Franceschi, era un om tare și hotărît, de parcă ar fi avut nu 30, ci 20 de ani, ca atunci cînd se scufunda cu Gianni la 40 de metri, cu obișnuitele costume de cauciuc! Văzuse de toate și cunoștea toate vicisitudinile acestei existențe stranii și primejdioase. Aventurile prin care trecuse nici nu le mai număra. De atîtea ori fusese la un pas de moarte. O dată i se

[1] Cînd, în 1956, scriam aceste pagini, Mario Raffaelli, cu care am avut prilejul să vorbesc despre asta, m-a rugat să omit anumite comparații făcute în public de Quaglia între el și Gianni, cu atît mai mult cu cît însuși *commendatore*-le recunoscuse că acest procedeu era „indispensabil" pe atunci pentru SO.RI.MA., după vidul pe care tragedia din 7 decembrie îl produsese în jurul lor. Or, dacă într-o privință am putea admite că era ceva rezonabil în ce spunea Quaglia, pe de altă parte însă nu putem lua drept bune unele aprecieri menite să minimalizeze o figură ca aceea a lui Gianni, care îi jertfise acestei SO.RI.MA. chiar și propria viață (n.a.).

înțepenise valvula de descărcare a aerului. Era la 30 de metri adîncime. Scafandrul începuse să se umfle, să se umfle, și să se ridice în sus. Din fericire, țîșni la suprafață. Altă dată se rătăcise înăuntrul calei unei epave. Era un întuneric ca-n iad și nu mai găsea drumul de întoarcere. Bîjbîind, sfîrșise prin a pune mîna pe conducta de aer și pe cablul de ghidaj prin întrețesătura de bîrne și traverse de pe puntea superioară. Îl salvaseră sîngele rece, calmul lui extraordinar și caracterul său hotărît. În curs de două ceasuri, servindu-se orbește numai de pipăit, reușise să deznoade încîlceala căreia îi căzuse prizonier. În anul 1928, pe cînd se recupera încărcătura de pe „Washington", la 72 de metri, observase că scafandrul lua apă. De vină era un bulon destul de strîns înșurubat, dar cu garnitura stricată. Încă puțin, și era gata să i se cînte „veșnică pomenire". Ajuns la fund, simțise deodată o țîșnitură de apă care-l lovea în ceafă, cu violența unui glonte. Enorma presiune externă își deschisese drum printr-o fisură care, examinată cînd fură iar pe bord, se dovedi a nu fi fost mai mare decît o înțepătură de ac. Acolo, pe fund, Mario raționase astfel : dacă ar fi cerut să-l aducă sus, oricît de rapidă ar fi fost urcarea, tot ar fi trebuit patru minute cel puțin. Prea mult ! Atunci deschise robinetul de la cele 4 butelii de oxigen (comprimat la 125 de atmosfere) și reglă presiunea dinăuntru astfel încît s-o contrabalanseze pe cea externă. În același timp ceru să fie tras sus. Se alese doar cu o baie și cu o strașnică spaimă.

Mario vorbea puțin și mai totdeauna tăios ; unii găseau că-și dă aere. Dar nu era așa. Tonul lui aspru și sec, poate nițel autoritar, făcea parte din firea lui închisă și ursuză. Bun și săritor în alte împrejurări, la lucru nu admitea vorbărie și știa să se impună, deși nu se poate spune că-și trata subalternii cu asprime. Toate acestea îi plăceau mult lui Quaglia, așa că, în această privință, Mario și el se înțelegeau.

Episodul cu „Florence" nu l-a putut niciodată înghiți. N-o spunea pe față, pe șleau, că doar era „ofițer de recuperări". Dar lăsa să se înțeleagă foarte limpede care erau, după el, limitele responsabilității. Pe o natură așa de fermă și meticuloasă la datorie, răsărise cancerul unui cusur, al unei slăbiciuni: era deferent cu superiorii exact în aceeași măsură în care era autoritar cu subalternii. Cu Quaglia ajungea pînă la o obedientă pasivă. Dar cine nu are mici defecte? Ei bine, acest mic defect echipajul nu i-l iarta.

Mario, în epoca aceea, avea nevastă și doi băieți.

Scafandrier-prim era Raffaello Mancini. Avea 26 de ani. Un om și jumătate, numai mușchi și îndrăzneală. Se bizuia de pe atunci pe o largă experiență și se bucura de mult credit. Era una din acele naturi care reușesc să se împace cu toți, deschisă și spontană, asemănătoare aceleia pline de inalterabile însușiri a vechilor marinari din romane și pe care mințile mediocre nu le pot nici măcar înțelege. Într-un cuvînt: o natură care se păstrase pură.

Cu toată tinerețea și aerul de adolescent care îi lumina chipul blînd și voios, lunga sa experiență de navigator îl mîna către înțelepciune, către acea cumințenie a omului care nu-și bagă nasul peste tot și nu fericește pe nimeni cu prea multe sfaturi. Zelos în îndatoririle sale, cînd era la lucru, devenea neobosit și pasionat. Era în stare să stea sub apă, la 130 de metri, cîte 6 și 8 ceasuri, fără să ceară vreodată să fie înlocuit. Un drac de om! Așadar, voința era adevărata lui putere. Scafandrier încă din 1925, o dată cu Bargellini, de pe vremea echipamentelor de cauciuc, venise în 1928 la SO.RI.MA., cu referințe bune de la Gianni, și stătuse împreună cu Mario Raffaelli pe „Rostro", apoi pe „Raffio". Se însurase în anii aceia și avea un băiat.

Scafandrier-secund și scafandrier-terț erau Fortunato Sodini, de 26 de ani, și Giovanni Lenci, de 24, ambii socotiți începători, în sensul că de-abia atunci se deprindeau, pentru întîia oară, cu marile

adîncimi. Dar aveau amîndoi o lungă și foarte aspră experiență a muncii în costumul de scafandru obișnuit și aveau nu puține isprăvi la activul lor pentru a deveni, cum de fapt și deveniră foarte curînd, scafandrieri de mare clasă, crescuți la școala lui Gianni. Sodini, mai ales, se bucura de o bună reputație la Viareggio. Scrupulos în tot ce făcea, acest tînăr avea o fire mai degrabă liniștită și manifestări cordiale și sincere, contrastînd cu statura lui masivă. La muncă nu-și precupețea osteneala, și, cu modestia celui care a cunoscut bine viața de gabier [1], se ferea, cît se poate de conștiincios, să nu repete greșeala săvîrșită. Căci și el provenea de la vele. La Viareggio se logodise de curînd. Asta i se citea în privire.

Giovanni Lenci semăna cu un pui de nevăstuică. Vorba lui, sau gesturile păreau că scotocesc pretutindeni. Deși destul de vînjos, nu avea nici pe departe masivitatea tovarășilor săi. În schimb, era zvelt. Păr negru, ochi, de asemenea, negri, iuți și șireți. Agerimea și-o păstrase din copilărie, de cînd fusese mus, și-i întrecea pe toți cînd era vorba de venit sus pe punte, sau pe bompres, ca să descurce focurile [2]. Avea mereu aerul că rîde și glumește. Sub apă, însă, era alt om : croit parcă să comande, ceea ce la un scafandrier de „turetă" este una din calitățile principale. Așa că, atunci cînd la celălalt capăt al firului telefonic se afla el, era imposibil să te înșeli asupra ordinelor de transmis celor de la mașini. De puțină vreme luase de nevastă pe o soră a lui Bargellini, care ședea într-o căsuță între dane și pădurica de pini, la doi pași de vechiul șantier al lui Tistino.

La mașini, afară de șeful Albavera și de caporalul Govino, mai era gresorul Verda, mecanicul-prim Briasco, mecanicul-secund Di Gennaro. Despre

[1] *Gabier :* marinar (observator) care face serviciu în gabia navei, supraveghind manevra velelor și suprafața mării.

[2] *Foc :* velă triunghiulară din prova navei, susținută de bompres.

mecanicul-terț se știe că plecase de la Viareggio cu ideea că va primi o salarizare mai bună pe un vas de un tip mai deosebit. I-o confirmară și cei de la SO.RI.MA., la Genova, în momentul iscălirii contractului. Văzînd că scadența făgăduielilor se tot lungea, înainte ca „Artiglio" să părăsească portul Brest, se plînse de mizerabilele 530 de lire pe lună, cuprinzînd și orele suplimentare, care erau adăugate la o sumă forfetară, independent de numărul lor.

Trebuie amintit că domnul Quaglia nu bănuia întorsătura luată de plîngerile oamenilor de pe bord (se vorbea de-a dreptul de grevă). De aceea dădu căpitanului Carli dispoziție să apuce, cum se zice, taurul de coarne.

Primul care căzu în cursă fu tocmai acel mecanic-terț. El spusese mecanicului-șef :

— Sînt atîtea zile de cînd tot aștept. Dacă nu mi se dă sporul promis, plec.

Șeful îl duse la Carli :

— Căpitane, este aici un mecanic care vrea să i se dea drumul dacă nu i se plătește sporul.

Genovezul Carli, om de încredere al lui Quaglia, răspunse sec :

— Bine, îi semnez numaidecît hîrtiile.

Mecanicul, care de multă vreme simțea că plesnește, și care tot de atîta vreme știa în ce ape se scaldă Carli, îi aruncă în față :

— Dumneata ești o podoabă de fascist !

— Mda, răspunse acesta, și-s mîndru de asta !

— Bine, căpitane, atunci te rog grăbește-te cu iscălitul hîrtiilor, ca să pot pleca fără nici un regret.

Carli se prefăcu că nu aude. Știa ce gîndea majoritatea echipajului și nu voia să zgîndăre viesparul. Iscăli lichidarea. Mecanicul, în loc să ia primul tren spre Italia, găsi de lucru, clandestin, în Franța. [1]

[1] Episodul mi-a fost cu fidelitate povestit de Giulio Sartoni (n. a.).

Marinarii erau 6. Doi dintre ei, Giulio Sartini și Vailante Cortopassi (nepot al lui Franceschi), veneau de pe vechiul „Artiglio". Ceilalți erau : Emilio Del Pistoia, ajutor-timonier sau prim-marinar ; Duilio Del Dotto, Fausto Barsella și Walter Dal Pino. Prim-tîmplar era Nicola, zis și „Maistrul" ; tîmplar-secund, Salvatore Bargellini, zis și, scurt, Tore, frate cu scafandrierul. Manuelo era noul radiotelegrafist, iar Ferrari, zis și „Chinezul", era bucătar. Cambuzier-magazioner : Augusto, iar cel care avea sarcina veghii de noapte era Narciso Malfatti, zis și „Unchiul", unchiul lui Gianni și al lui „Artiglio".

Se întorc la geamanduri, dar și timpul și scafandrierii iau apă

„Artiglio" părăsi portul Brest pentru a se duce direct la geamanduri, duminică, 24 mai 1931. Norii care aduseseră ploaia, împinși de un vînt de nord-est, își schimbară drumul sub briza de răsărit. Și luna se ivi.

Apa era neagră și spumega la pupa, răsfrîngînd reflexele luminilor aprinse și aliniate pe cheiurile portului.

— Abur la pupa și la prova, poruncise Carli prin telefon compartimentului de mașini.

Vinciurile începură să scîrțîie, „Artiglio" vră domol în jurul axei sale, apoi se lăsă să lunece în direcția canalului, strecurîndu-se printre nave și bărci pescărești ancorate, încă adormite.

Mai departe, dincolo de ultimul mol al portului comercial, nava evită voluminoasele geamanduri puse de serviciul de „Ponts et Chaussées (poduri și șosele) și care își scoteau nasul afară din apă, umezite de lună, ca niște monștri somnoroși.

Către ceasul 2, viră spre vest, în jos, spre Le Goulet, ținîndu-se de raza roșie a farului de la Porzic, pe Capul Sfînta Ana, unde se încrucișară cu cîteva bărci pescărești și cu un vapor mare de marfă, care nu voia să se dea la o parte, cu toate repetatele semnale.

— Feciori de cățea! urlă Unchiul, arătîndu-și pumnii.

Se auzi un hohot de rîs, apoi, pe un ton mai jos, cîteva cuvinte în norvegiană. Și pe mare se menține aceeași lege: barca mare n-o lasă să treacă pe cea mică.

Toate luminile, afară de cele de drum, erau stinse la bordul lui „Artiglio", ca să nu-l orbească pe timonier. Scafandrierii și ofițerii dormeau jos. Era ora 2 noaptea: ora cînd abia începeau lucrul.

Pe la orele 5 ale zilei de 25 se găseau în dreptul farului de la Ar Men. Nava înainta înspre larg, cu viteza de 10 noduri. Comparată cu vechiul „Artiglio", era mai rapidă și, fiind mai pîntecoasă, domina mai bine marea. La fiecare aplecare a provei, răspundea cu un tangaj scurt și ușurel, foarte puțin aplecat pe o parte.

Mai tîrziu trebuiră să încetinească mersul din pricina fumului galben de alge arse, reglîndu-și drumul după geamandura care se lamenta ca o pasăre marină. Din fericire, masa de ceață nu era prea întinsă. După vreo jumătate de oră ieșiră în lumina limpede a dimineții și, puțin după aceea, găsiră, dincolo de ceață, soare și mulți pescărușii.

De la geamandura de la Ar Men, care semnalase ca ultimă referință 15 mile de la „Egypt", Carli continuă să meargă spre larg, orientîndu-se după busolă.

Cu toate că petrecuseră trei sezoane prin acele ape, le trebui ceva timp pînă să dea de urma vechilor geamanduri lăsate de Gianni la punctul 48°07'45" nord și 5°30'30" vest: zona lui „Egypt".

Zăriră geamandurile puțin înainte de prînz. Cea de a patra lipsea. Celelalte purtau pecețile îndelungatei ierni care trecuse.

În primul rînd înlocuiră vechile flotoare și adaptară la cele noi cabluri metalice în schimbul parîmelor ordinare de Manilla, pentru a lega nava cea nouă, care se dovedea a fi mult mai grea decît precedenta. Ancorele de 5 tone au fost înlocuite cu blocuri de ciment de cîte 7 tone, cu bază pătrată, late de un metru și jumătate, înalte de doi metri și rotunjite în partea superioară. Ca să se fixeze pe fundul nisipos, purtau, încastrate vertical, două bucăți mari de lemn. Pentru așezarea blocurilor, opera un simplu palan, cu cîrlig culisant, grație căruia greutățile erau așezate încetișor pe fund, după care, parîma se desprindea de la sine. Pe extremitatea lor superioară, blocurile purtau două inele metalice : unul la centru și altul lîngă margine. La inelul extern erau legate parîmele geamandurii, pe cînd cîrligul palanului de bord era introdus în ochiul central. O dată ajunși în punctul stabilit, blocul cel voluminos era scufundat drept în jos cu ajutorul vinciului principal. De îndată ce atingea fundul, parîma care susținea blocul se relaxa ; în același timp, o contragreutate făcea să se întoarcă în sus cîrligul[1], care luneca de la sine afară din inel, și blocul rămînea așezat la locul cuvenit. Geamandura era așezată imediat după aceea. Spre deosebire de vechiul „Artiglio", care începea să se încline cînd vinciul cobora o ancoră de 4 tone, nava cea nouă, avînd un pescaj și o lățime mai mare, se deplasa foarte puțin sub efortul provocat de blocurile de 7 tone.

Cînd înlocuirea primelor greutăți și a primelor geamanduri fu gata, timpul zburase și seara era aproape. Un plicticos accident la mașini îi obligă însă pe oameni, și așa istoviți, la un supliment de muncă, silindu-l pe Mario să amîne proba cu „tureta" și cu scafandrii, de atîtea luni în inactivitate. Ruperea valvulei de la pompa de vid a condensato-

[1] E vorba de faimosul „cîrlig cu declanșare automată", inventat de Gianni (n.a.).

rului impusese mașiniștilor o lungă și apăsătoare operație, iar celorlalți, o întîrziere nu mai puțin extenuantă. De altminteri, aceste neajunsuri erau de așteptat de la o navă veche, repusă la punct în mare grabă, și care era acum la prima ei ieșire în larg. Exceptînd șiragurile de înjurături din timpul reparației, la începutul nopții toate erau în regulă.

Ancorați la o singură geamandură, cu prova în bătaia curentului, înălțaseră în creștetul catargului două lumini roșii, una deasupra celeilalte, ceea ce în cod naval înseamnă : „Nu pot manevra". Exact, ar fi trebuit spus : „Nu pot lucra", dar formula încă nu exista. Astfel că, două cargoboturi se abătuseră din drum (unul pe la 10 seara, celălalt pe la miezul nopții), ca să întrebe dacă e nevoie de ajutor. Dar cei de pe „Artiglio", de ambele dăți (ca să împiedice o acostare care ar fi rupt cablurile de la geamanduri), se grăbiră a răspunde prin megafon : „Nu. Se lucrează !" Și cele două nave — una franceză, alta engleză — se depărtară cu viteză maximă, nu fără a-și fi exprimat, blestemînd, îndreptățita lor supărare.

La prima licărire a zorilor, în ziua de 26, oamenii reluară coborîrea în apă a geamandurilor, pe o vreme pe care, oriunde aiurea, n-ar fi ezitat nimeni s-o numească smintită, dar care aici era foarte obișnuită. Întîi se porni vîntul, apoi ploaia, și din nou, după vreo două ceasuri, răzbătu soarele. Dar un soare sfios, care lăsa să se înțeleagă că mai tîrziu sau mai curînd ploaia o să înceapă iar.

La amiază, toate geamandurile pluteau dispuse simetric în cerc, la egală distanță, peste „Egypt". Ancorat la ele, „Artiglio" semăna cu un păianjen în pînza lui.

Pe o vreme destul de limpede și o mare destul de lucie, Mario puse să se aducă pe covertă, pentru o probă, „tureta" și costumul scafandru articulat. În „turetă" luă loc Lenci. Trebuia să verifice dacă nu filtrează apă. „Tureta" fusese construită pentru oameni de statura lui Gianni sau Franceschi. Lenci,

care era vînjos, dar scund, trebui să recurgă la o platformă așezată pe fund, ca să poată ajunge la ferestruici. Îl coborîră pentru vreo zece minute la 8 metri, și fu de ajuns ca să se constate că „tureta" lua apă prin unul din geamuri. Scafandrul probat de Sodini era și el stricat la una din încheieturile flexibile, și fu nevoie să i se schimbe legătura.

O dată executate reparațiile, era prea tîrziu ca să se mai încerce o imersiune. De altfel, nu ar fi îngăduit-o un pachet mare de ceață care, de îndată ce căzu vîntul, începu să se tîrască compact spre „Artiglio".

Către seară, vîntul se puse să sufle iară, de astă dată impetuos, de la sud, și fără o direcție precisă. Ceața dispăru iute, dar unde scurte albiră deodată în tribord, la pupa, frîngîndu-se de parapet. Barometrul cobora văzînd cu ochii. Carli o anunță, deși era convins că era vorba de o simplă mișcare trecătoare. Mario, mai expert în probleme de vînturi și mișcări, îl sfătui să pună iute prova pe țărm și să se întoarcă în port cît mai degrabă. Le trebuiau 6 ore. Și vijelia era pe urmele lor.

Prima spaimă

Ploile și furtuna ținură o săptămînă. În ziua de 4 iunie plecară cînd se crăpa de ziuă. Marea părea că se va liniști, dar norii alergau dinspre sud-est, ceea ce nu promitea nimic bun. Și, într-adevăr, se puse pe o ploaie măruntă și stăruitoare, sub un cer de toamnă.

La prînz, Mancini vru să încerce o imersiune. Ploaia se oprise, dar, din pricina norilor, era foarte întuneric. Cu largi mișcări de ruliu și de tangaj, nava scîrțîia printre parîmele care o țineau ca într-o pînză de păianjen. Se legăna și „tureta" cînd se apropia de fund. Oscila în asemenea hal, încît Man-

cini nici nu izbutea să se țină pe picioare. Ar fi putut să se izbească de epavă și să rămînă prins în ceva. Recentele maree răscoliseră așa de rău fundul, că nu se putea distinge un obiect la doi metri. Timp de un ceas, Mancini nu făcu decît să dea din mîini, în gol. Voia neapărat să-și continuie căutarea, căci i se părea că nu se poate să nu dea cu ochii de „Egypt". Îl știa doar acolo, la doi pași. În schimb, Mario nu voia să riște. De aceea îl aduse pe Mancini sus, la bord. Încă o zi în care, vai, nu mai rămînea nimic de făcut.

Zorile zilei de 5 iunie erau splendide, cu un cer senin și, pe alocurea, cîte un nor curat și trandafiriu. O briză ușoară întindea pe cer norul, dar nu izbutea să încrețească marea.

Marinarii tocmai își terminaseră treaba la geamanduri și stăteau la pupa cu Unchiul, care le spunea :

— Cît puneți rămășag c-o să plouă ?

— Barometrul se urcă, Unchiule.

Drept orice răspuns, el arătă spre pescărușii care zburau către uscat și spre delfinii care parcă ar fi cusut în fîșii suprafața netedă a oceanului.

La 7 se și înnorase, iar la 8, ploaia Unchiului începu să plescăie și să răpăie sub un vînt umed de răsărit.

Cîtă dreptate avea Gianni cînd, la Viareggio, susținea că în ceea ce privește „Egypt" nu te puteai bizui, în cazul cel mai fericit, pe mai mult de 6—8 zile de lucru efectiv.

Proiectul lui Mario de a recupera aurul era o muncă de furnică, înceată și teribilă. Gianni, omul ideilor mari și temerare, ar fi desprins în bloc, de pe corpul epavei, întregul compartiment cu valori. Acele încăperi puteau fi socotite ca la 60 de tone. Așadar, o lucrare de dimensiuni mastodontice. Incredibilă, dar nu imposibilă. Mario, mai precaut și mai puțin optimist, după ce părăsi planul lui Gianni, hotărî să aducă sus lingourile bucată cu bucată, după ce vor fi smuls tavanul camerei cu tezaurul.

Foarte simplu de formulat acest proiect; ca să fie realizat, ar fi fost necesară o înspăimîntătoare cantitate de muncă și de răbdare. O răbdare care îi făcea să zîmbească neîncrezător pe tehnicienii și experții din toate țările.

Aurul se afla în fundul navei, la jumătate drum între puntea de comandă și prizele de aer ale compartimentului mașinilor. Ca să se ajungă acolo venind de sus, trebuia (și nici nu se putea închipui vreo altă cale) să se desfunde nu mai puțin de 5 punți în zona amintită, bineînțeles inclusiv cele cuprinse în însăși suprastructură. Și acestea erau: puntea bărcilor, puntea de promenadă, puntea inferioară, puntea principală (sau *maindeck*) și puntea-coridor. Compartimentul tezaurului, în secțiunea transversală a navei, era coridorul care se găsea între puntea principală și puntea de jos, prima servind, în același timp, drept tavan. Extremitățile încăperii aproape că atingeau bordajele navei. Să dezmembrezi bucată cu bucată acele 5 punți solide, așa încît să creezi un larg crater, ca o pîlnie, deasupra tezaurului, la o adîncime de peste 130 de metri, era o muncă de o dificultate care ar fi lăsat perplex și pe cel mai fanatic optimist.

Lucrarea executată mai demult de Gianni asupra suprastructurilor plasate în calea punții bărcilor, și chiar pe această punte, fusese desigur o lucrare importantă. Dar cînd te gîndeai la ce mai rămînea de făcut, o puteai compara cu scoaterea acoperișului de pe un colosal palat în demolare.

Scafandrierii o știau prea bine. Și nu asta îi punea pe gînduri, ci numai veșnica vreme urîtă, veșnica mare rea. Asta îi speria.

Vineri, 5 iunie, după ce trecu ploaia, care începuse de dimineață, Lenci și Sodini încercară la prînz să coboare în apă, cu titlu de pură experiență. Încă nedeprinși cu asemenea adîncimi, amîndoi nu făcură altceva decît să dea din mîini prin întuneric și să comunice că nu văd nimic. Dar absolut nimic. Nici chiar apa.

Dădură de urma lui „Egypt" abia în după-amiaza următoare, la cea de a doua imersiune a lui Mancini. Epava zăcea, deplasată cu vreo zece metri de la centrul cercului balizat, poziție care fu imediat corectată.

În cursul primei imersiuni, Lenci, care stătea la telefon, încercă prima lui spaimă, cînd, la 130 de metri adîncime, Mancini nu mai dădu nici un semn de viață.

— O! Mancini! Ei, Mancini! striga el în cornetul telefonic atîrnat la piept. M-auzi? Alo! Alo! Hei, băieți, ce dracu se-ntîmplă aici? Dumnezeule! Se întoarse apoi către Mario, care îl privea fără să-și piardă firea: Doamne, Mario! și-i arătă cu mîna cornetul în care nu mai căpăta răspuns.

Mario ceru să i se dea aparatul, își puse casca, și chiar în aceeași clipă îl auzi pe Mancini strigînd:

— Hei, Lenci, ce dracu faci? M-auzi?

— Ascultă, Raffaello, îi zise Mario, firul telefonic face contact. Așteaptă, că te aducem sus.

Apoi se întoarse spre Sodini, la vinciul de imersiune:

— Hai, strînge parîma la iuțeală!

La cea de a doua coborîre, Mancini rămase trei sferturi de oră pe duneta epavei, lîngă coșul din față, pînă să poată identifica poziția precisă a punții bărcilor studiată pe machetă, în punctul unde Gianni făcuse în structuri o spărtură largă.

Pentru a proba aparatele electrice, Mario puse pe Mancini să așeze o mică mină sub coș.

Explozia făcu să vină cu burta-n sus un cîrd întreg de vietăți: heringi, un *grongo*, batogi, un mic pește *murena*, care, toate, sfîrșiră în oala de pe plită.

Înainte de lăsarea nopții, vîntul, în loc să se întoarcă după soare, se puse să sufle împotrivă-i.

— Dacă continuă așa, bombăni Amedeo, ne-am ars.

— Dar ce porcărie de vreme mai e și asta?! Unde s-a mai pomenit un asemenea loc cu atîta ploaie și atîta vînt?! zise Lenci.

— Asta nu-i încă nimic! Ai să vezi ce urmează! îi răspunse Giulio, care bătea zona aceea încă de pe cînd, în 1928, Gianni începuse primele dragaje.

La 9 seara, valurile care izbeau în etravă [1] începură să se rostogolească pe covertă. Furtuna plutea în aer. Dar nici unul nu voia să se dea bătut. Că doar în 15 zile nu lucraseră mai mult de cîteva ceasuri!

— Poate că vîntul are să se întoarcă spre apus, afirmă sentențios Carli.

Dar n-avea să se întîmple așa. Ba se întîmplă chiar contrariul. Așa că fură siliți să se îndrepte cu toată viteza spre un adăpost.

[1] *Etravă:* piesă de rezistență în construcția scheletului unei nave, situată la prova și de care se prind tablele bordajului.

Capitolul XX

O MUNCĂ INFERNALĂ, CU MINE

Mareele îi ţintuiră alte 7 zile în port.

Cînd „Artiglio" luă din nou drumul spre geamanduri, valurile erau încă înalte, sub un vînt de sud-vest. Aşadar, numai vreme bună nu era. Dar nici aşa. La dracu! Doar nu puteau să stea toată viaţa la cheremul vîntului. Deci înainte, în larg!

Mario, fără a se abate de la soluţiile lui Quaglia (care, prin firea lui, se lăsa influenţat cîte puţin de toţi), hotărîse să înceapă lucrarea de dezmembrare printr-o tăietură operată în puntea bărcilor şi în puntea de manevră, pe o lungime de cel puţin 15 metri, pornind din dreptul ventilatoarelor pînă la puntea de comandă.

Dezmembrarea unui transatlantic era o treabă mult mai complicată şi mai grea decît a oricărui alt soi de navă. De ajuns să ne gîndim că, în locul marilor cale, spaţiile între punţi erau toate subîmpărţite în încăperi, cabine, compartimente etanşe şi structuri în fagure.

Cînd Mario se scufundă personal, ca să controleze la faţa locului viitoarea lucrare, se găsi în punctul atins şi de Gianni, lîngă cabina căpitanului, de unde Bargellini scosese casa de fier. În faţa acestei încăperi se afla o altă suprastructură cuprinzînd cabinele ofiţerilor. Era primul obstacol de înlăturat.

Înapoiat la bord, Mario convenî cu ceilalţi scafandrieri că trebuia atacat exact punctul identificat şi desenat de Gianni şi care, la extremitatea din-

spre pupa, cuprindea scara salonului de clasa întîi, al cărui perimetru constituia o referință sigură pentru punțile aflate dedesubt.

Pe cînd scafandrierii învățau pe dinafară, servindu-se de machetă, toate caracteristicile structurale pe care aveau să le descopere la locul de operație, Amedeo și echipa lui pregăteau șarjele de exploziv. Tuburi metalice de 10 centimetri diametru pe 30 lungime, umplute cu o substanță care la prima vedere putea fi luată drept seu [1]. Unul din capetele tubului era închis, celălalt se astupa cu ceară de parafină, după ce detonantul fusese potrivit la cablul metalic. Cele două tuburi erau apoi fixate pe o lungă vergea de lemn (piturată cu ceruză), ca să ușureze așezarea exactă a minei în punctul indicat de scafandrier. Să nu se creadă că exploziile sub apă au cine știe ce efect. Oricît de departe s-ar repercuta lovitura, dacă mina n-a fost bine încastrată și bine închisă, forța de expansiune se pierde în gol. Șarjele luceau acum pe suprafața blindajului extern al epavei. Nu erau fixate, și numai prin propria lor greutate se mențineau în contact cu părțile pe care erau așezate.

La un semn al lui Mario, Del Dotto manevră cabestanul. Mina, bălăngănindu-se, coborî în apă. Cînd ajunse la 60 de metri, Mancini intră în „turetă" și, puțin după asta, dispăru și el în apă. Ajuns pe epavă, ceru să fie mișcat la punctul stabilit, care se afla între cele două ventilatoare. Dar manevra pentru a veni pînă acolo dură foarte mult, din pricina curentului puternic care îl tîra neîncetat departe. Nici vizibilitatea nu era bună. Putea distinge la 4 metri, și nu tot timpul.

— Așezați minele ! zise el.

Cînd instrumentul cu stinghia vopsită îi apăru în cîmpul vizual, începu enervanta, obositoarea operație a plasării explozivului. Curentul imprima

[1] Trinitrotoluen sau trotil (n.a.).

vergelei mișcările cele mai capricioase. Ceea ce în ape liniștite se putea face în cîteva minute, aicea, jos, dură un ceas, și pînă la urmă nici nu ieși cum trebuie. Sub efectul unei deplasări neprevăzute și violente, cauzată de un val de fund, cablul electric se încurcă cu cel care susținea stinghia cu exploziv, încîlcindu-se în jurul „turetei". Mancini, cu sufletul la gură, ordonă să fie adus sus imediat. Dar încet. Ba chiar foarte, foarte încet! Și nu era de fel plăcut să refaci cei 130 de metri, palmă cu palmă, cu două tuburi de exploziv care băteau în „turetă" ca limba unui clopot funerar.

Plasarea acelor tuburi le mai luă alte patruzeci de minute.

— Sus scafandrierul! ordonă atunci Mario lui Del Pistoia.

Cînd i se luă jos capacul, Mancini scoase un lung oftat, după care ceru, cu o voce firavă:

— O țigară.

Era frînt de oboseală. Dar nu de asta se plîngea el.

Dinamul era în funcțiune.

— Gata? întrebă Mario.

— Dă-i drumu, răspunse din bocaport șeful-mecanic.

Mario împreună capetele firului electric. Dar nu se întîmplă nimic. Încercă să tragă în sus, cu multă atenție, cablul, dar minele rămaseră înțepenite. La primul tur de vinci, cablul se rupse, și cîrligul rămase liber. Nu mai rămînea decît să plaseze o altă mină lîngă acelea.

Șarja, ridicată cu greu, fu așezată la 60 de metri. Mario îl întrebă pe Mancini, care fuma:

— Ești obosit?

Raffaello aruncă chiștocul în mare și zise:

— Lașă, lasă. Am făcut nouăzeci și nouă; n-o să fac suta?

Înlocui cutia cu sodă caustică care se terminase și coborî iarăși în apă. Îi trebui o oră ca să regă-

sească minele neexplodate și să așeze altele alături. Cînd ieși din „turetă", se clătina, din pricina oboselii, ca un om beat. Dinamul se puse în mișcare. Mario împreună mîinile. Urmă o lovitură sub chilă care făcu să se cutremure nava.

După-amiază fu rîndul lui Lenci. Trebuia curățată suprastructura punții bărcilor, o treabă plicticoasă și delicată, care se făcea cu cîngile. Împletitura de bucăți rupte se dovedi mai rezistentă și mai tare decît prevăzuseră. Așa că fură nevoiți să recurgă iar la explozive. Lenci reuși să așeze trei șarje duble de-a latul punții. După care se întoarse la bord, vesel și ferice, ca și cînd s-ar fi distrat jucîndu-se de-a v-ați ascunselea cu minele. Stătuse sub apă două ceasuri și douăzeci de minute. Minele explodară la primul contact. Erau foarte mari. În sala de jos ele făcură să cadă lampa atîrnată de tavan, iar în bucătărie, cîteva cratițe. Carli puse jos cronometrul și zise :

— Dați-o dracului, băieți. Să nu exagerăm.

Noua șarjă, Lenci o așeză într-un ceas. Nici zece minute nu trecură de la explozia acesteia, și din nou ceru să fie dus pe fund.

— Ce de mai nisip ! Și ce de mai tulbureală ! cîntă el. Și ce de mai umbre ale „Egypt"-ului !

Ceruse să fie coborît vertical, fără a înceta de a răcni în telefon :

— Dă-i-nainte ! Dă-i ! Ți-e teamă că o să ți se înfierbînte cablul în mînă ! și rîdea, rîdea mereu.

De obicei, își dădea seama că a aterizat pe epavă după bușitura pe care o primea ciocnindu-se de ea.

— Porcăria dracului ! urla el atunci. Ați înnebunit ? Vreți să-mi tăiați fitilul ?

Explozia fărîmase tablele pereților, descoperind o grămadă de lucruri încurcate unele într-altele, care se puteau da la o parte cu cangea. Unele dintre ele fură scoase așa, dar restul nu voia să cedeze. Așa urît și vechi cum era, „Egypt"-ul fusese construit fără zgîrcenie. Azi, cu același material, s-ar

putea pune pe cală cel puțin două nave cu același pescaj.

— Un tanc, nu altceva! zise Lenci de jos. Mama ta, Hristoase, că nebuni mai erau pe vremea aceea! Și se mai plîngeau de sărăcie!

Alte două mine porniră jos, legănate de curenți. Acu le vedeai, acu le pierdeai din ochi. Colac peste pupăză, soarele dispăruse într-o învălmășeală de nori negri ca cerneala, împinși de un vînt de sud-est care făcea ca „Artiglio" să valseze, și tot astfel și „tureta" și minele. Lenci înnebunea.

— Sus scafandrierul! ordonă Mario lui Sodini.

Rafalele ridicau crestele valurilor. Marea se făcuse tuciurie, barometrul cobora văzînd cu ochii. Și, totuși, Unchiul zicea că-i convins că n-o să fie furtună.

— E vorba doar de mișcări de aer. Nu se vede nimic la orizont. E doar vînt în mișcare.

Minele neexplodate fură trase la bord și așezate în barca cu motor, unde nimeni pe lume, nici chiar fulgerele, nu le puteau supăra, apărate cum erau de groasa învelitoare cerată.

Vasul dansă așa toată noaptea, tras în toate direcțiile de parîme. Cele în vînt gemeau; cele sub vînt pălmuiau obrazul mării. Zorile se iviră pe un cer curat și calm, ba prea calm, dat fiind că nu sufla nici o adiere. O stranie acalmie. Unchiul strîmbă din nas. Un firav norișor voala soarele. Era tot ce putea fi mai bun pentru vizibilitatea sub apă. Dar prea puțin liniștitor pentru timpul probabil. Era duminică.

— Aș vrea să mă înșel, spuse Amedeo, dar tare mi-e teamă că, încă înainte de prînz, o să avem vînt puternic.

Pe la 6, Sodini se scufundă cu „tureta". Vizibilitatea era bună, așa că ceru să i se trimită imediat cangea pentru a descurca locul pe puntea plină de dărîmături cauzate de explozia bombelor. Suprastructurile punții bărcilor opuneau o rezistență de necrezut. Mario trimise jos cangea zisă „a lui

Gianni", cea cu 8 măsele [1]. Dar amestecătura de cioburi forma o țesătură solidă și niturile nu cedau. Cedă în schimb un lanț de la cange.

— Așteaptă, că o ridic eu ! strigă Mario, alegînd două mine mari, pregătite de Amedeo și de Del Dotto. Ascultă, Sodini, adăugă apoi în receptor, vezi de le plasează pe bubă, acolo unde locul simte că-l mănîncă.

Minele curățară locul ca-n palmă, dar așezarea lor îi costase o mulțime de vreme. Șeful-mecanic și Verda, care în timpul acela fabricaseră un nou inel pentru lanț, coborîră bena, care, la o opintire a vinciului principal, smulse îndărătnica structură de 4 tone.

Oamenii care lucraseră fără oprire de la 6 dimineața la 9 seara picau de oboseală.

— Trebuie răbdare, știu, repeta Mario, făcînd cu ochii și cu brațele deschise aluzie la timp. Dar și dacă nu profităm de vreme, apoi știți ce se-ntîmplă.

Giulio, care după cină pusese mîna pe mandolină, căzu pe ea adormit. Ceilalți sforăiau, prăbușiți pe cușete, unii dintre ei chiar fără să se fi dezbrăcat.

Spre miezul nopții, cu vîntul care sufla drept și întins de la sud-vest, marea începuse să se agite. „Artiglio" gemea și se cutremura la toate izbiturile. O parîmă, rupîndu-i-se ochiul care o ținea de geamandură, cedase. Și acum lanțul ei lovea și bătea în bordajul navei, de parcă ar fi vrut să intre într-însa. Dar nimeni n-o auzea. De altfel, în cazurile de pericol, omul care gîndea era Del Dotto [2]. Cînd ceva nu mergea cum trebuie, știau cu toții că Del Dotto e acolo și veghează. Număra la activul său nu mai puțin de patru naufragii, unul mai afurisit decît altul.

În faptul zilei, și cerul și marea aveau culoarea cernelei spălate. Vîntul rupea valurile, care se

[1] Sau 8 fălci, numită, în mod obișnuit „cu clește de rac" (n.a.).

[2] Marinarul care, așa cum am spus mai înainte, salvase șalupa în timpul amintitului naufragiu al lui „Raffio" la Guernesey (n.a.).

spărgeau de etambou cu o rezonanță de tunet. Carli, fără a mai pierde vremea, ordonă să fie scoase parîmele imediat și luă drumul spre Brest.

Două ceasuri mai tîrziu, ziduri enorme de apă se sfărîmau la pupa, apoi curgeau alergînd de-a lungul bordajelor și pe punte.

— Merge prost, bombănea Unchiul, căruia-i intraseră în sînge cei patruzeci de ani de navigație cu pînze.

Balotat de cavalcadele de valuri care îl făceau să se încline și să se răsucească, „Artiglio" navigă 4 ore în mijlocul unei cețe s-o tai cu cuțitul. Cîteodată rămînea o clipă atîrnat de crupa valului, apoi, brusc, jos. Și, brusc, iar pe creastă, unde pînă și mașinile navei păreau că-și opresc respirația înainte de a se arunca în abis. În timpul vertiginoasei căderi, marinarii aveau impresia că nava devenise pe neașteptate teribil de grea, ca un fier de călcat care ar cădea în apă.

Începuse să toarne cu găleata și să plescăie cu clăbuci. Pînă atunci, vîntul de sud-vest îi împinsese dinspre pupa. Dar cînd, subit, vîntul se întoarse spre nord-est, îl avură în față. Mersul se încetini, și „Artiglio" începu să ia apă.

— Înainte, cu toată forța! țipă Carli.

— Mergem cu viteza maximă, căpitane, răspunse șeful-mecanic.

— Împingeți, împingeți cît puteți!

După mirosul de alge arse judecară că se găsesc între Ouessant și Molène. Dar știau că nu trebuie să se încreadă așa ușor. Li se întîmplase doară destul de des să întîmpine același miros la 30 de mile de insulă.

Vizibilitatea era redusă la 80 de metri. Vîntul sufla prin sarturi și straiuri, replicînd sirenelor de alarmă ale vaselor întîlnite și semafoarelor de ceață situate pe uscat. În condițiile acestea, dacă „Artiglio" ar fi nimerit cumva mai pe lîngă coastă, ar fi fost în primejdie să se ciocnească de Pierres

Noires, teribilele stînci cu crestetele la suprafața apei, adevărat cimitir al corăbiilor și corăbierilor.

Acum oamenii erau toți pe coverta, cu excepția fochiștilor și mecanicilor în tură, care se ațineau gata, lîngă scărița compartimentului mașinilor.

O frîntură de clipă, printr-o fulgerătoare spărtură a ceții, se putu vedea. Veghea din prova [1] țipă atunci de pe teugă :

— Pămînt ! Pămînt !

La tribord apăruse silueta cenușie a unui far din crestetul unei stînci în care bătea cu violență marea. Trecuseră pe lîngă ea, aproape de tot, fără să-și fi dat seama.

— Banda, babord ! [2] urlă Carli către timonier.

Oamenii se priviră în tăcere ; nu mai aveau o picătură de sînge în vine. Carli lăsă să treacă acel moment care, celor care așteptau cu răsuflarea tăiată, li se păru o veșnicie, apoi din nou strigă timonierului, care era Del Dotto :

— Puțin, tribord [3] ! Și la urmă : Drept înainte !

Atunci oamenii răsuflară ușurați. Scăpaseră, cum se zice, ca prin minune. Stîncile care dormeau sub suprafața mării rămaseră la vreo 100 de metri spre stînga. Valurile se spărgeau de ele, ridicînd ziduri de spumă și mugete înfricoșătoare. Acolo, în acest cimitir al corăbiilor, se scufundase odinioară „Drummond Castle". Se scufundase vertical, cît ai clipi din ochi.

Două ceasuri mai tîrziu, intrau în Brest. Pe digul portului, Quaglia îi aștepta cu o sută de draci de fiecare fir de păr. Gîfîind de emoție, le spuse că adineauri, cu cîteva ceasuri mai devreme, vasul „Saint-Philibert", răsturnat de furtună, se prăbușise

[1] *Veghe în prova* : marinar care stă de veghe la prova navei, observînd ce se petrece pe mare.

[2] *Bandă, babord* (expresie marinărească) : comandă pentru înclinarea cîrmei la unghiul maxim din babord.

[3] *Tribord* : la dreapta.

ca un fier de călcat pe fundul puțin adînc de la Le Chatellier, 8 mile la sud-vest de Saint-Nazaire, cu 350 de persoane la bord (toți muncitori, cu familiile, plecați în excursie) și cu un echipaj de 6 oameni. Supraviețuitorii erau 8.

Aventura cu biga și cu Sodini

Trei zile mai tîrziu, într-o miercuri, în 17, cu toate că marea continua să coboare, „Artiglio" porni la drum. Dar o dată afară din port, Mario și Carli se convinseră că nu era cazul să se ducă la geamanduri. Ca să nu mai facă încă o dată cele 9 mile ale întorsului, hotărîră să se adăpostească în portuleţul Camaret, așteptînd să poată ieși iar în larg. Și rămaseră acolo trei zile.

Ridicară ancora în ziua de 21, pe la ora 1, într-o duminică, pe o mare care numai calmă nu era. Cînd se crăpă de ziuă, erau la o distanță bunicică, dincolo de Iroise, la nord de fundul jos de la Ar Men, unde sufla un vînticel mai degrabă recișor de la est, care, ce-i drept, mătura ceața, dar fără a promite nimic bun. Cerul se acoperi de nori îngălbeniți de primele raze ale soarelui.

„Artiglio" sosi la locul unde se afla „Egypt" către ora 7, și fu imediat legat la geamanduri. Vîntul sufla acum pe apucate, fără o direcție precisă; cînd mistralul, cînd un vînt mai de la sud. Marea începuse iar să fiarbă. „Artiglio", cu bordajele largi, avea un ruliu apăsat. Sodini, care se afla pe fundul mării, comunică sus că „tureta" dansa pe puntea epavei, riscînd să rămînă prinsă în grămada de fiare strîmbe și răsucite. Nici vizibilitatea nu era grozavă. Abia se putea distinge la 3—4 metri.

Mario corectă poziția navei pînă ce ea fu cu prova exact pe direcția largului mării, deși, orientată astfel, prindea vîntul transversal. Atunci So-

dini transmise că se află în poziție bună și că nu se mai leagănă așa tare. Acum putea să atace. Ceru cangea cu polip, pe care o dirijă, cu fălcile deschise, asupra primei învălmășeli mai încurcate și mai rezistente.

Deși curentul fîșîia cu o viteză de 4 noduri pe oră [1], cangea îi rezista, dar „tureta" era tîrîtă departe și se pierdea multă vreme pînă să fie, de fiecare dată, readusă în același punct. Văzînd că prăpădise vreo două ceasuri cu această obositoare treabă, Mario puse să se aducă înapoi la bord și cange, și scafandrier. Ideea lui era să încerce să-i lege împreună printr-o parîmă nu mai lungă de trei metri, astfel ca cleștele să facă oficiu de ancoră a „turetei". Încetul cu încetul experiența păru că reușește, cu tot inconvenientul de a trebui să sui de fiecare dată pe scafandrier laolaltă cu cangea, și viceversa. Oricum, în felul acesta munca dobîndi un ritm mai rapid. Din păcate, la o bruscă rotire, brațul de fier al bigii de pe „Artiglio" se izbi violent de punte și, cu o pocnitură care făcu să urle de spaimă întreaga echipă de scafandrieri, se rupse și sfîrși prin a cădea pe covertă. Ceva mai mult, „tureta" însăși, care se afla la fund, pe epavă, dar atîrnată de biga cu pricina, se prăvăli cu aceeași violență pe puntea bărcilor a epavei.

Mancini se repezi la aparatul telefonic :

— Hei, Sodini ! Ascultă, Fortunato ! M-auzi ? Vorbește ! Ți s-a întîmplat ceva ? Și zgîlțîia telefonul : Hei, Fortunato, m-auzi ? și zgîlțîia, și zgîlțîia... Vorbește, Sodini, m-auzi ?

Lovitura violentă și neprevăzută îl ameți pe Fortunato. O simți întîi sub picioare, apoi la cap, cînd se izbise de crucetă [2]. Cînd își recăpătă cunoștința, trecuse un minut. Exact acel minut în care, ascultînd vocea lui Mancini, care ajungea la el ca zumzetul unui stup, avusese impresia că-și

[1] Circa 7 kilometri pe oră (n. a.).
[2] Cf. nota 2, p. 64 (n.a.).

asculta propriile lui gînduri, mozolite cu gura închisă. Tot nu-şi dădea seama ce se-ntîmplase. Dar era sigur că se întîmplase ceva urît de tot. Gîndi: Poate cangea? Să se fi izbit de cange în timpul coborîrii? Imposibil. Dar îşi aminti că el şi cangea erau legaţi împreună şi deci nu se putea întîmpla aşa ceva. Atunci, o explozie? Sau ruperea parîmei? Simţi ceva cald şi lipicios pe obraz. Îşi trecu mîna peste faţă, apoi o întinse în dreptul ferestruicii „turetei", şi la firava lumină verzuie, zări o pată întunecată, cît palma. Nu putea fi decît sînge. Vederea sîngelui îi limpezi gîndurile. Acesta fu momentul cînd îi răspunse lui Mancini:

— Da' ce s-a întîmplat?

— Of! În sfîrşit, ai înviat!

— Dar ce dracu aţi făcut acolo?

— Nimic, nimic. De ce nu răspundeai? Nu funcţiona cablul telefonic?

— Ba funcţiona. Eu nu funcţionam. Pot să ştiu ce aiureală aţi făcut acolo? Îmi curge sînge. Cel puţin mi se pare că e sînge. E negru. Trageţi-mă sus. Hai! Vira!

Uşor de zis. Dar cu biga ruptă, nu mai rămînea decît să-l ridice oamenii cu braţele, adică trăgînd cu mîinile de parîmă. De bine, de rău, cît era în apă, „tureta" nu cîntărea mai mult de 50 de kilograme, poate şi mai puţin. Dar o dată adusă la suprafaţă, şi-ar fi recăpătat greutatea ei reală, adică de 400 de kilograme. Cum însă nu exista altă alternativă şi nici timp de pierdut, Mario îi chemă pe toţi să pună umărul.

Cablul pătrat (zis şi nerăsucibil), afară de faptul că era subţire şi rigid, mai era şi uns cu multă unsoare. Aşa că luneca cumplit printre degete, de parc-ar fi fost un ţipar. Oamenii îndurară multă trudă. Ca să nu le scape cablul, trebuia să se servească de cîrpe, dar cablul tot luneca. Şi pielea oamenilor se ducea fîşii-fîşii, împreună cu bătăturile şi cu unghiile. Blestemau, dar nu slăbeau cablul.

— Ascultă, Sodini! Fii calm. Nu te gîndi la astă. A ieşit bine. În curînd ai ajuns. Dar păstrează-ţi calmul, calmul!

— Păi cine nu-i calm? Mă vezi că m-agit? Mai calm ca aşa nici că...

În pauze el putea auzi vocile şi zgomotele de la bord. Mai ales vocea lui Mario. Un ton sec şi peremptoriu. Nu observase pînă atunci cu atenţie modul lui Mario de a comanda. Acum îşi dădea seama că parcă ar fi fost născut pentru asta.

— Hei, Mancini! Lasă gogoşile! Spune adevărat. Ce s-a întîmplat?

— Ţi-am mai spus-o. S-a rupt biga. Şi acum te tragem sus cu braţele.

— Păi atunci de ce m-am oprit?

— Ţi se pare. Stai liniştit şi ai să vezi.

Pînă ce „tureta" să ajungă sub pieliţa apei, trecuseră 25 de minute.

— Hei! strigă Mario. Cine se simte în stare să sară peste bord?

Marinarul Fausto nici măcar nu răspunse: sări pur şi simplu peste parapet şi începu să-şi dea drumul pe cablul pătrat, venind deasupra „turetei", care, cînd scotea capul din apă, cînd dispărea iarăşi la trecerea unui val. Apa îi venea lui Fausto pînă la brîu. Dar de cîte ori se apleca, încercînd să vîre cablul în inelul de pe capacul „turetei", valul îl acoperea complet. Zece minute trecură pînă să-i vină de hac. Cînd se înapoie sus la bord, tremura tot de frig. Se duse, fugind, să se schimbe sub teugă, în timp ce oamenii îl urcau pe Sodini la bord.

Rana de la tîmplă nu era adîncă. Un plasture, o ţigară, şi buna dispoziţie a lui Fortunato se întoarse acasă.

Tîmplarii înlocuiră braţul bigii în mai puţin de o jumătate de ceas. Sodini voia să-şi reia postul, dar Mario se opuse. Era rîndul lui Lenci. Giovannino intră în „turetă"; avea chef de glumă. Cînd fu la fund, înainte de a comanda vreo ma-

nevră, vru să-i mai spună o glumă lui Del Dotto. Apoi zise, rîzînd într-una :

— Nu se vede de loc. Nu mai înțeleg nimic. Încearcă să miști nava șase metri la dreapta și doi spre afară. Pe urmă coboară-mă cu trei metri și jumătate.

După executarea ordinelor, poziția se dovedi a fi exactă. Lenci putea sta în siguranță. Se găsea acuma pe o latură a *spardeck* [1]-ului, de unde vedea cabina sfărîmată. Descurcarea locului dură două ore. Ca să dea la o parte împletitura de cherestele care se aflau solid țintuite în bordaj, obturînd trecerea, Lenci ceru trei mine, pe care, în ciuda curentului impetuos, le așeză, grație ordinelor sale precise, în dosul compartimentului etanș principal. Se sui apoi la bord cînd ceasul suna de prînz și cînd toți mureau de foame.

— Îl trăsnim noi în cursul zilei de azi, ziceau ei.

Mario nici nu voia să audă de vreo oprire a lucrului.

— N-aș putea mînca liniștit, zicea el, dacă...

În realitate, voia să se asigure, înainte ca oamenii să se fi așezat la masă, că lucrarea lui Lenci fusese executată la perfecție, astfel ca, după masă, să poată proceda la descurcarea locului pe epavă.

— E în regulă ? întrebă el uitîndu-se jur împrejur cu o privire hotărîtă. Văzînd că totul era în ordine, zise : Contact !

— La masă ! La masă ! fu strigătul care izbucni o dată cu explozia minei.

Strigătul ajunse pînă sub covertă, în sălița unde bucătarul sosea cu oala de supă clocotind.

După dejun, coborî în apă Mancini.

În general, rotația se făcea așa : cine lucra dimineața, se odihnea după-amiază și dimineața următoare ; iar cine cobora după masă, se odihnea toată ziua următoare. În felul acesta, fiecare scafandrier

[1] *Spardeck* : suprastructură la centrul navei.

dispunea de o zi de odihnă; adică vorba vine odihnă, căci îl aștepta o altă treabă, la telefon.

Cînd Mancini ajunse pe epavă, era cît pe-aci să n-o recunoască, într-atît o desfiguraseră exploziile. Mancini, care avea mai multă experiență decît ceilalți, dădea ordine precise. Cînd era el în „turetă", cangea funcționa mai repede, și rareori în gol. Și apoi era un scafandrier de lungă respirație: de la 2 la 8, venea sus numai o singură dată, să fumeze o țigară și să-și dea cu puțină apă pe față. Schimba cutia cu sodă și dispărea din nou, ca să dea o ultimă lovitură vreunei traverse de punte care rezista.

Munca se oprea pe înnoptate, adică pe la 10.

Ziua următoare lucrau tot pînă se întuneca, cu minele și cu cangea. Și puneau atîta inimă, de parcă ar fi vrut să recîștige tot timpul pierdut din pricina furtunilor.

Răscoala pesmeților

Marți, ziua era plumburie, îngreunată de un văl de ploaie mărunță și supărătoare. Marea, deși se menținea netedă și adormită, sugea, cum zic marinarii, culoarea cerului. Din cauza reverberației capricioase, vizibilitatea pe fund era slabă.

— Curaj, băieți! Mergem la fund și astăzi, zise Mario, care intenționa să exploateze la maximum condițiile meteorologice deocamdată tolerabile. Apoi adăugă, ca să-i ispitească: Aurul începe să se apropie.

La drept vorbind, nu era nici o nevoie să-i stîrnești pe oamenii aceia. Știau ce au de făcut, și o făceau fără să se tocmească.

Sodini se scufundă pe la 6 dimineața și rămase în apă pînă la amiază. Făcuse treabă bună acolo. Descurcase locul cum nu se putea mai bine. Printre

alte obiecte recuperate, era și un tub gros de eșapament smuls de la coșul din prova, lung de 8 metri, cu un diametru de 30 de centimetri. Era de aramă, și după Carli, putea valora vreo 25 de lire sterline. Îl puseră bine.

După prînz veni iar rîndul lui Lenci. Cînd prima încărcătură fu gata, Giulio vopsi stinghia cu ceruză, apoi oamenii o ridicară delicat peste parapet, pentru a o coborî în apă.

— Atenție la izbiturile mării! îi avertiză Mario, arătînd spre hulă, unduire netedă și tăcută a oceanului.

Nava începu să tangheze. După ce îi restabiliră echilibrul, oamenii se apucară de treabă, avînd grijă ca tuburile să nu lovească bordajul navei. Nu era atît teama de explozie, cît dorința de a evita ca lovitura să producă întreruperi în firul electric, sau crăpături în învelișul de protecție. O dată bine fixat pe fund, Mario ceru lui Del Dotto să pună în mișcare vinciul. Încărcătura de exploziv începu să coboare încetișor, pînă la 60 de metri adîncime. Aici fu oprită pe loc, pentru a-l aștepta pe scafandrier.

După ce-și îmbrăcă impermeabilul, după ce-și ajustă receptorul și masca respiratorie, Lenci se băgă în „turetă", făcîndu-i semn lui Vailante, care ținea cu amîndouă mîinile maneta bigii. O dată înăuntru, îl închiseră cu cheia franceză. Lenci făcu, pe fereastră, semn cu palma deschisă că totul e în regulă și începu să coboare.

Nu trecuse un sfert de ceas, că și cerea minele. Întreaga după-amiază fu folosită la dezmembrarea bordajului care bara trecerea pe sub punte.

Miercuri lumina era tot insuficientă. Ploua mărunt, ca toamna, pe o mare plată, brăzdată din cînd în cînd de zvîrcolirea delfinilor înfometați. Dacă s-ar fi ridicat briza dinspre răsărit, ar fi apărut și soarele. În loc de asta, sufla un vînt moale, fără o direcție precisă.

Pe la prînz, un voluminos vapor de marfă se apropie ca să întrebe dacă aveau nevoie de ajutor.

De teamă să nu se agațe în parîme, Carli se grăbi să strige prin megafon :

— Se lucrează !

Cu explozia atîtor mine, scafandrierii limpeziseră locul pe puntea bărcilor de pe „Egypt" pe o distanță de peste 8 metri.

Ce-i preocupa acum pe oamenii echipajului nu era teama de vremea rea, ci setea și foamea. Cu cazanele mereu sub presiune și cu vinciurile mereu în acțiune, provizia de apă potabilă din tancuri se epuizase. În a cincea zi, mecanicul-șef impuse echipajului să se spele cu nesuferita apă de mare. Puse un paznic la robinete și bară ușa încăperii cu provizia de apă.

Ca și cînd asta n-ar fi fost de ajuns, de miercuri seara se văzură reduși la pîine și biscuiți, adică pesmeți muiați în mici gamele cu vin. Stocul de alimente proaspete se terminase. În magazie nu se mai găseau decît pesmeți, și nici aceia buni. Într-unul din ultimii doi saci rămași, erau complet mucegăiți.

Pentru niște oameni ca ei, supuși unei munci de 12—14 ore pe zi, supuși unei continue uzuri datorite permanentei tensiuni nervoase, o rație compusă numai din biscuiți, pe deasupra și mucegăiți, sfîrși prin a-i exaspera. Mario încercă toate mijloacele.

— Aveți dreptate, știu. Dar merită să suportăm nițel și foamea, cît timp vremea bună ne permite să lucrăm. Dacă nu, cînd oare o să mai întîlnim noi o perioadă calmă ca asta ? Hai, băieți, gîndiți-vă și voi puțin...

Se mai gîndiră încă o zi. Și nu cu Mario aveau ei ce aveau. Chiar i-o și spuseră. Cu altul aveau ei o socoteală pe care i-o cloceau de mult. Anumite făgăduieli niciodată ținute, anumite majorări de salarii amînate la paștele cailor...

Așa că, în chiar noaptea aceea intrară în cambuză, luară sacul cu pesmeți mucegăiți și-i făcură vînt în mare. Carli se uita la ei făcînd ochii mici, dar în fața acelor chipuri hotărîte și ferme, înlocui

marele discurs cu o tiradă oarecum părintească şi niţeluş retorică. Chemă pe bucătar şi, în faţa tuturor, îi înmînă cheia de la mica magazie-stoc, ca să ia de acolo sacul cu făină albă, care, potrivit regulamentului, era intangibil.

Cu făina lui Carli, Chinezul plămădi nişte pîine pufoasă şi gustoasă ; mai făcu din ea gogoşi, saleuri, prăjituri. Cu acestea şi cu o dublă raţie de vin, o duseră, cum vom vedea, pînă în ziua de 28.

S-o spunem verde : echipajul, care în atîtea alte ocazii arătase că înţelege rostul privaţiunilor şi că ştie să suporte sacrificii mult mai mari, ar fi trecut cu vederea această neplăcere dacă ea n-ar fi fost legată de unele împrejurări regretabile şi semnificative. De la o bucată de vreme, mîncarea, odinioară excelentă şi abundentă, devenise proastă şi neîndestulătoare. Ce se petrecea cu ei de vreo cîteva luni putea fi echivalat, socotind bine, cu o reţinere forţată de salariu cam de o jumătate din remuneraţia lor de 10 lire pe zi. Această situaţie fusese semnalată căpitanului Carli, care făgăduise că o să discute chestiunea cu Quaglia. Ca o sfidare, din acel moment mîncarea se înrăutăţi şi mai tare. Noi plîngeri, noi promisiuni. Dar zadarnic. Şi tot aşa, pînă ajunseră la „răscoala pesmeţilor".

Joi reluaseră lucrul. Toţi erau întunecaţi, ca însăşi vremea. Dar lucrau. Lucrau din simplă perseverenţă. Scafandrierii rămaseră la fund în total 8 ore, înşirînd minele pe puntea bărcilor, apoi descurcînd-o şi curăţind-o de frînturile exploziei.

Vremea se înrăutăţea mereu. Ziduri uriaşe de nori creşteau pe bolta cerului. Dar nu bătea vîntul, şi marea rămînea calmă.

Insuficienta vizibilitate era unicul neajuns serios. Totuşi, oamenii îi veniră de hac pînă în ziua de sîmbătă 27, cînd atacară din nou duneta de pe „Egypt": Dintr-o singură dată, Lenci trimisese sus, prinse în cangea cu 8 gheare, trei bucăţi mari din flancurile ei, adică, în total, vreo 4 tone de bordaj.

Fără să se poată spăla, fără pîine, din nou la regim de biscuiţi înverziţi, cu raţii de vin foarte

mici, echipajul depuse în acele împrejurări o muncă absolut extraordinară. Întunecaţi, fără să aibă măcar poftă de vorbă, în aceste 8 zile consecutive ei parcurseră o treime din distanţa care îi despărţea de tezaur. Dezmințind toate pronosticurile şi toate negrele previziuni ale experţilor, după părerea cărora n-ar fi fost omeneşte posibil să se lucreze la o asemenea adîncime în plin Atlantic, oamenii de pe „Artiglio", chiar aşa, puşi la regim de pesmeţi, ajunseseră să se mişte ca la ei acasă, în scoica lor de oţel, pe dezarticulatele structuri ale „Egypt"-ului.

La 28 iunie, într-o duminică, un flux, combinat cu puternici curenţi de fund, de o violenţă încă neînregistrată pînă atunci, opri lucrările. Iar apa şi biscuiţii ajunseseră la ultimele fărîmituri. Pentru prima oară nu vremea rea îi alunga, ci setea şi foamea.

Capitolul XXI

DUEL CU VREMEA REA

Că luna iulie va fi urîtă, asta era uşor de bănuit, dată fiind neobişnuit de lunga perioadă de linişte care îi precedase. Dar nimeni n-ar fi putut să prevadă cît de urîtă avea să fie în realitate. Una peste alta, zilele de muncă efectivă pe epavă fuseseră numai 5; hai, 6, dacă punem cap la cap şi orele răzleţe, muncite, în pofida vremii afurisite, cu o încăpăţînare înciudată.

Vîntul „Trei-şase-nouă", un vînt care numai în cîteva ceasuri răscolea îngrozitor tot oceanul, se abătu des în acea lună iulie pe coastele bretone, alternînd, la sud-vest, cu cîteva ore de acalmie, în timpul cărora „Artiglio" se şi grăbea să pună prova pe geamanduri, pentru ca, vai, de cele mai multe ori să fie nevoit a schimba imediat bordul, făcînd stînga-mprejur.

La 18 iulie reuşiră să ajungă la geamanduri, în ciuda celor mai proaste condiţii meteorologice. A scufunda scafandrierii în acea greoaie unduire care făcea navele să valseze, era desigur o nebunie. Dar erau aşa de istoviţi şi de sătui de a se tot fîţîi cînd afară, cînd în port, încît hotărîră să ancoreze în larg. „Măcar o jumătate de zi mai blîndă dacă am prinde, îşi ziceau între ei, am putea, stînd aici în larg, să tragem din ea toate foloasele cu putinţă." Ei bine, nu o zi, ci patru rămaseră acolo, balansîndu-se pe valuri, pentru ca, doar în momentele cînd se schimbau mareele, să poată, de bine,

de rău, combina ceva. Era pentru ei un punct de onoare, desigur nepotrivit cu împrejurările, totuşi uşor de înţeles şi care merita riscurile.

A cincea zi fură însă siliţi s-o şteargă în grabă, ca să scape de furtuna care izbucnise cu violenţă în larg.

În sfîrşit: trei zile bune, dar numai două de muncă efectivă — de la 30 iulie la 1 august.

Mario profitase de lungile pauze în port pentru ca, de la bord, să pună la punct, conform schiţelor desenate de Gianni, un sistem de a ţine fixe pe fund atît „tureta", cît şi şarjele de exploziv. Pusese să i se toarne două voluminoase „pere" de fontă, cîntărind cîte o tonă fiecare şi prevăzute cu un inel solid la extremitatea superioară. Una dintre ele servea la menţinerea minei în poziţia indicată de scafandrier şi, deosebit de asta, făcea ca explozia să-şi descarce toată forţa direct pe suprafaţa de sub ea. Cealaltă „pară" avea o altă funcţie: aşezată în zona de lucru, ea permitea cablului său, bine întins, să servească „turetei" drept ghid, mulţumită unui cablu metalic scurt şi subţire şi unui inel culisant.

La 30 iulie, în ciuda prelungilor unduiri de valuri, combinate cu fluxul, şi a unui cer jos, noros, scafandrierii, lucrînd cu schimbul, reuşiră, după 10 ore continue de muncă, să taie transversal puntea de promenadă cu ajutorul unei serii de mine mari. Tocmai cu acest prilej se putu demonstra că proba reuşise şi că noile „pere" erau categoric adoptabile.

Ziua următoare plouă: vizibilitate scăzută, balansare mult mai puternică. Cu toate acestea, scafandrierii nu-şi acordară ca odihnă decît micul răstimp al mesei. Mancini rămase jos 5 ore, cu două infime pauze pentru a fuma o ţigară. Apoi, la un moment dat se rupse firul telefonic. Fu înlocuit cu altul, dar nici acesta nu funcţiona. Parcă fusese un făcut în ziua aceea. Chiar şi una din ghearele cangei sări şi se pierdu. Apoi se rupse inelul de la o geamandură, aşa că aceasta trebui înlocuită. Se

adăugau capriciile unui vînt care sufla cînd din direcția mistralului, cînd dinspre sud, precum și pachetele de nori care se îngrămădeau peste Iroise. Spre seară, un vapor de marfă era cît pe-aci să intre în cercul geamandurilor. Pentru a nu știu cîta oară, semnalul de pe „Artiglio" făcuse ca un vas să se abată din drum pentru a le oferi ajutorul. Zadarnice fuseseră urletele lui Carli. Trebuiră pînă la urmă să lase la apă barca cu motor pentru a opri cargobotul, care ajunsese foarte aproape de parîme. De cîte ori, noaptea, pe drumul acela, nu fuseseră ciocnite geamandurile și scufundate! De cîte ori vreo elice nu tăiase parîmele, cît erau ele de groase!

La 1 august, în pofida vîntului care smulgea mării valuri scurte, de culoare măslinie, scafandrierii rămaseră sub apă pînă la prînz. Nu se lăsară pînă nu îmbucătățiră un coridor lung de 6 metri, tocmai acela care, prin acces lateral, ducea la camera tezaurului. Ca să tragă afară sfărîmăturile cu cangea, le trebuiră alte 4 ceasuri.

Pe la 10 seara, marea se liniști pe neașteptate.

— Gata. Ne-am ars! zise Unchiul. Dacă nu ridicăm ancora în doi timpi și trei mișcări, ne găsim una din acele belele de care să ne aducem aminte multă vreme.

Carli nu era de aceeași părere. Iar Mario se găsea prins între două focuri: între pronosticurile de obicei exacte ale Unchiului și cerințele lucrărilor, care impuneau să se rămînă acolo pînă la limita extremă. De aceea nu interveni în discuție, și o lăsă baltă.

La miezul nopții vîntul sufla impetuos. Barometrul, pînă atunci la 760 mm, se prăbuși brusc la 750 mm.

Carli, deși cu mai puțină suficiență, tot mai înclina pentru posibilitatea schimbării vîntului. Mario, care și-ar fi dat și sufletul pentru ca lucrările să nu fie întrerupte — lucrări care acum înain-

tau cu toate pînzele întinse — dădu din umeri. Unchiul, trecînd pe lîngă el, îi zise încet :

— Ce mai aşteptăm ?

— Ştiu, răspunse Mario. Şi adăugă nervos : Îi tragem înainte, pînă la capăt.

— Speri poate într-o schimbare de vînt ?

— Nu poţi şti niciodată. În blestematul ăsta de ocean înveţi că orice este posibil.

— În schimb eu am învăţat să nu mă mai încred în nimic.

— Ţi-e frică să nu te duci la peşti ?

Unchiul nu îi răspunse. Se uită la el cu coada ochiului, scutură din cap şi zise :

— Jocul e frumos cînd ţine puţin, Mario. O ştii bine.

— Am ajuns la nouăzeci şi nouă ! Să mai aşteptăm niţel. Să aşteptăm mişcarea lunii. Pe urmă, om vedea !

Spre ziuă, rafalele se năpusteau atît de violente şi de neîntrerupte, încît nu mai lăsau nici o nădejde. Mario îşi desfăcu braţele a neputinţă. Carli dădu ordin de plecare. Nici nu porniseră bine în căutare de adăpost, şi iată că valuri enorme începură a mătura mijlocul covertei.

Verdictele negative ale experţilor (cu privire la şansele recuperărilor de pe „Egypt") se bazau şi pe natura ostilă a vremii, în acele bine cunoscute părţi ale Atlanticului. Pe cînd scafandrierii, dimpotrivă, dovedeau, prin însăşi munca lor, că singurul lucru important era numai şi numai să bravezi această stihie plină de neprevăzut.

De obicei, sezonul imersiunilor mergea de la 1 iunie pînă la sfîrşitul lui august. Putea surveni o perioadă de calm şi în cursul lui octombrie, sau după periodicele furtuni ale echinocţiului. Dar, în mod normal, munca subacvatică se încheia totdeauna şi pentru toţi în septembrie.

Ce mai vorbă, oamenii de pe „Artiglio", cu tot numărul mic de zile efectiv utile, îndepliniseră o

operă aproape fără pereche în istoria isprăvilor submarine. Și trebuie ținut seama că ei nu erau nici Gianni, nici Franceschi, nici Bargellini.

După toate socotelile, se aflau acum la 5 metri de faimoasa încăpere.

Politica în fața judecății

Vîntul, care pînă sîmbătă noaptea suflase puternic și constant dinspre sud-vest, duminică dimineață căzu, înlocuit de un vînt dinspre uscat. Luată în răspăr, marea își pierdu culoarea plumburie și se potoli.

„Artiglio" ridică ancora în faptul zilei de luni, 3 august, pe un cer înstelat, calm și imobil. Văzduhul era nemișcat, doar un văl ușor de ceață posomora oglinda apelor din radă. Ca să intri drept în portul Le Goulet, dincolo de podul de la Plougastel, pe la gura rîului Elorne, aveai 18 kilometri de străbătut cu viteză redusă. Podul era făcut din trei arcade egale, de beton armat, și lega cele două maluri opuse ale canalului. Era lung de două sute de metri. La primele luciri glaciale ale zorilor, „Artiglio" puse prova pe farul de la Pierres Noires. Afară de eterna hulă, marea se menținea liniștită, poate chiar prea liniștită. Marinarii se gîndeau la toate acestea, și obișnuitul lor refren, care era și cel mai bun barometru, li se ivi din nou pe buze :

— În apele astea, cînd lucește soarele, marea e totdeauna agitată. Și cînd e liniștită, mai curînd sau mai tîrziu coboară ceața !

Soarele se înălțase. Și cerul era senin. Dar nu se porni nici o briză. Iată de ce viareggienii își intonaseră refrenul.

— Nu cobiți ! bombăni Dal Pino. Apoi adăugă : Acum, că aurul a prins frică de noi, ar fi de ajuns

patru zile din cele cum știu eu, ca să-l aducem la bord. Dacă o mai fi existînd...

— Ce dracu! Că doar n-o fi ca atunci, cu diamantele de pe „Elizabethville"! Bineînțeles, se poate să-l fi mîncat rechinii... zise, cu o mutră plină de subînțelesuri, Del Dotto.

— O, Del Dotto, la ce rechini te gîndești tu? întrebă Fausto, cu aceeași expresie echivocă.

— La cei la care te gîndești și tu! E clar?

— Cine e ăla care vorbește de granguri? se amestecă și Sartini, fără a se opri din gresatul unei pastice [1].

— Să nu te-audă comandantul. Te-ar putea trimite în Italia, cu domiciliu forțat, îi zise Emilio, rîzînd, și nu prea.

— Păi mai domiciliu forțat ca aici, unde s-ar mai putea găsi? răspunse Del Dotto.

— Sigur, cu Gianni era altă muzică, în tot și toate, zise Vailante, care înfășura o parîmă. O! Giulio, îți aduci aminte cînd Gianni i-a tras un perdaf lui Faggian [2], ba era cît pe-aci să-i facă și vînt peste bord? Ți-aduci aminte?

— Și-ncă cum!

— E băiat bun și Mario, dar în fața lui Quaglia e ca un mielușel.

— Vina nu-i toată a lui. Otrava e comandantul. Ați auzit oare că, așa, ca să facă frumos în fața *commendatore*-lui, vrea să ne înscrie pe toți la fasciști?

— Poveștl!

— Poveștl? Dacă nu crezi, întreabă-l pe Fausto. L-am auzit cu urechile noastre. Hai, spune și tu. Fausto.

[1] *Pastică* (de macara): scripete cu o mică falcă (maxilar), prevăzută cu șanț pentru a insera un cablu dublu. Se întrebuințează acolo unde e nevoie să se schimbe direcția cablului de la un palan (sau de la un vehicul de halaj) (n. a.).

[2] Un administrator de la SO.RI.MA., care mai tirziu înființă o mică societate de recuperări (n. a.).

— Adevărat, confirmă acesta. E în tratative să înființeze un *fascio* [1] la Brest.

Tore (Salvatore, fratele scafandrierului Bargellini) se opri de la ajustatul unui braț de macara și zise :

— Carli e cel care meremetisește chestiile politice, nu Quaglia. Ăla e doar un vulpoi care nu se gîndește decît la afaceri.

— Pînă la un oarecare punct ! exclamă Walter. Că și *commendatore*-le e pentru înființarea acelui *fascio*. Spuneți-i-o lui Unchiu.

Acesta răspunse de pe punte :

— Eu nu știu nimic, iar voi știți tot. Știu doar că peste cîteva minute o să fim la geamanduri și că mai avem o grămadă de lucruri de făcut, și încă iute.

— Hei, băieți, acoperișul e cam jos, zise Amedeo, venind dinspre etambou.

Toți se întoarseră spre el. Carli, cu Mario și cu Beck se iviră pe dunetă, ca să adulmece vremea. [2]

Cîrduri de delfini se jucau de-a prinselea. Făcură trei tumbe, dispărură, și din nou se înapoiară, ca să se dea iar de trei ori peste cap, în soare. Se distrau trecînd de la pupa la prova și viceversa, la mai puțin de cincizeci de metri. Spinările lor erau cenușii și lucii, burta foarte albă. Păreau prăjituri de ciocolată cu frișcă.

Fausto, care alergase jos, să se înarmeze cu așa-zisul fulger, se aținea acum la pupa, complet aplecat peste bordaj.

— Da, da, așteaptă tu să vină să-ți zică bonjur ! îl luă la vale Unchiul, care, isprăvindu-și tura, se ducea la culcare.

[1] *Fascio* : organizație fascistă.

[2] Cam acestea erau discuțiile care se auziră pe bord în împrejurările acelea. Am preferat forma dialogată, fiindcă așa mi-au fost acestea relatate de Salvatore Bargellini, Giulio Sartini și Vailante Cortopassi (n. a.).

— Ar fi fost fain să avem colea cîțiva peștișori, ca momeală. Să fi văzut atunci! se lamentă el.

Geamandurile stăteau apropiate una de alta, albe și roșii, cu un cerc de spumă jur împrejur. Cînd trecea peste ele hula, se înălțau, pe rînd, și tot pe rînd coborau, tăind cercul care se lărgea în sensul curentului.

— Fiți gata la manevră! comandă Carli de pe punte, cu vocea seacă, cu tonul brusc și poruncitor. (Fusese doar locotenent în timpul războiului!)

Grație mării netede, în dimineața aceea Giulio, Del Dotto și Fausto reușiră să lege „Artiglio" la geamanduri în mai puțin de o jumătate de ceas. Cu ani în urmă, cînd nu dispuneau de șalupe cu motor, nici de parîme metalice, nici de faimosul *gancio-a-scocco* [1] (căruia, la bord, viareggienii îi ziceau „*gancio-a-scrocco*"), le trebuia cel puțin 2 ore. Iar pe mare agitată, poate și 3.

Fortunato [2] *își confirmă numele într-o împrejurare grea*

Pe la 11 coborî în apă Mancini și începu să care cu cangea table de bordaj, și cloazoane [3] de sub puntea lui „Egypt". O traversă de punte care nu voia să cedeze îl făcu să zăbovească pînă la miezul zilei. Pentru întîia oară în atîtea luni soarele strălucea limpede pe un cer curat, iar marea era de un splendid verde-transparent. Curentul, la flux, îndoia parîma de la „para" de fontă, și cu toată adîn-

[1] *Gancio-a-scocco* înseamnă cange cu declanșare automată; joc de cuvinte: *a scrocco* înseamnă gratis, pe degeaba; dar *scrocco* mai înseamnă și escroc sau escrocherie. Deci cange afundată degeaba, fără rezultat, sau cange de escroc (n. t.).

[2] *Fortunato*: norocos.

[3] *Cloazon*: perete metalic care desparte compartimentele unei nave.

cîmea considerabilă a imersiunii, acea zi amintea scafandrierilor scufundările din Mediterana. În condiții ca acestea s-ar fi simțit în stare să realizeze în patru luni ceea ce pînă atunci ceruse patru ani.

La prînz, cu toată briza, soarele ardea așa de tare, încît marinarii trebuiau să-și încalțe espadrilele ca să poată călca pe tabelele de pe punte. Era o căldură sufocantă, apăsătoare, irespirabilă. Marinarii se gîndeau la acel barometru-refren al lor, cu speranța că, măcar o dată, se vor înșela. Dar așa ceva n-avea să se întîmple. În schimb, pe la vreo 4, căzînd și puțina briză care mai fusese, o ceață plumburie și groasă se înălță spre soare. La 5, „Artiglio" începuse să sune din plîngărețul corn de ceață. În pofida întunericului și a primejdiei de coliziune, scafandrierii continuau să lucreze în timpul scurtelor spărturi de lumină ale ceții.

Ceața se îndesi în cursul nopții. Cu nava ancorată în mijlocul unui drum așa de bătut, nimeni nu se simțea în siguranță. La miezul nopții se produseră și cîteva limpeziri mai durabile, mulțumită unei ușoare brize dinspre est. Dar dimineața, din nou totul era cenușiu și zăvorît.

Afară de cîteva scurte răstimpuri, cînd scafandrierii se repezeau să se instaleze pe „Egypt", ca să mai apuce o jumătate de ceas de lucru, „Artiglio", în acel 4 august, își petrecu ziua balansîndu-se între cele 6 geamanduri.

Inactivitatea și veșnica pîndă îl enervaseră pînă și pe Unchiul. Oamenii se învîrteau ca niște umbre neliniștite, atenți la semnalele navelor care treceau mai aproape sau mai departe de ei, urlînd pe diferite tonuri și încrucișîndu-se orbește. Cu excepția celor care aveau ordin, nimeni nu voia să stea sus pe covertă.

Miercuri, în 5, scafandrierii izbutiră să lucreze aproximativ un ceas. Marea se menținea lucie, barometrul destul de ridicat. Numai vîntul nu voia să știe de nimic și nu se ridica de nicăieri. Noaptea aceea fu un continuu urlet de nave. De două ori,

Del Dotto, de gardă pe puntea bărcilor, dăduse alarma, chemînd pe oameni lîngă bărcile gata pregătite. Prima oară, cînd un transatlantic o zbughi deodată la 100 de metri distanță cu un muget neprevăzut și sfîșietor. Apoi, nu trecuseră nici douăzeci de minute, și iată că un vaporaș, care n-avea radiotelegrafie, înainta drept spre bordul lui „Artiglio", fără măcar să sune din sirenă. Timonierul, desigur, atipise ca un tont, de vreme ce nu fusese în stare să audă groaznica larmă ridicată pe bordul lui „Artiglio": șuierături, corn de ceață, sirenă, lovituri puternice în blindaje. Vaporașul trecuse la mai puțin de 60 de metri. Doar o voce, spartă și fioroasă, spuse în franceză:

— *Non pas que je sois sourd, fi donc!* [1]

Ceața se ridică în dimineața zilei de joi. Deși timpul se menținea cenușiu și apăsător, sau, cum ziceau bretonii, „cu un orizont înfundat", vizibilitatea nu era mai rea ca-n alte zile. Scafandrierii depuseră o muncă teribilă. Afară de momentele cînd își amăgeau stomacul cu cîte ceva, Mancini, Lenci și Sodini rămîneau cu schimbul la fund, pe „Egypt", 12 ore, lucrînd din greu. Un record: 6 august 1931. Curenții erau combătuți cu înjurături și blesteme care făceau să zbîrnîie membranele aparatului telefonic, precum și inima ascultătorului. Asta se întîmpla ori de cîte ori „tureta" era luată și dusă departe tocmai în momentul cel mai bun. Erau ocupați să care afară toată puntea de promenadă, îmbucătățită de explozii. Cangea evacua, la fiecare urcare, grămezi uriașe de plăci metalice, de care atîrna cîte o cabină întreagă. Unele piese aveau aerul că atunci

[1] *Non pas que je sois sourd, fi donc!* E probabil că italianul care i-a povestit asta autorului nu reproducea exact, căci nici un francez n-ar fi putut profera acea frază care nici nu sună franțuzește, nici n-are sens; sau cel mult înseamnă: „Nu că aș fi surd (după care ar trebui să urmeze un „dar"); iar „fi donc" nu înseamnă „ce dracu?", ci „să-ți fie rușine". Am dat aceste lămuriri pentru a șterge impresia, la prima vedere justificată, că autorul scornește din capul lui. Textul original trebuie să fi fost „J'suis pas sourd, que diable!", adică în traducere liberă: Ho! că nu sînt surd, ce dracu! (N. t.)

ieșiseră din șantier. Erau de metal cenușiu, lustruit, doar cu urmele exploziei. Dar era de ajuns să le fi lăsat un ceas în aer liber, ca să se acopere cu un strat gros de rugină roșie.

Au lucrat și vineri 7 august, fără pauză, pînă seara, cu toată ceața deasă și puternicii curenți care suceau și răsuceau bordajele dezmembrate. Dacă „tureta" ar fi rămas încurcată în acel labirint, scafandrierul ar fi avut foarte puține șanse de scăpare. Și totuși nu depuseseră armele nici chiar atunci cînd Sodini, împins de curent, petrecu un nesfîrșit și îngrozitor sfert de ceas în tovărășia unor structuri care ieșeau afară din crater.

— Dacă e un curent atît de puternic, fă ce-ți spun: stai afară, ține-te departe de pereți cînd îl simți în spate. M-auzi? îi spunea Mario.

— Te aud.

— Nu te apropia prea mult. În crater curentul se face vîrtej, știi bine. Vine cînd de la sud-vest, cînd de la apus, cînd, pe neașteptate, de jos. E un coridor tare tîmpit. Mai fals ca un ban de plumb. Fii prevăzător. M-auzi?

— Te aud.

— Se vede ceva?

— Asta-i buba! Dacă aș vedea mai bine, aș atinge repede fundul! Dar așa, parc-aș fi într-o pădure de pini luminată de lună.

De-abia termină fraza, și ceva, ca o dungă neagră, care trecu foarte aproape de el, fu cît pe-aci să-l izbească. Nu putea fi vorba de puntea bărcilor. Aceea bălăngănea în afară, ca o limbă de șarpe. Își aținti ochii pe ferestruica de sub cupolă, dar nu reuși să identifice ce fusese. Nu vedea decît apa de un verde-închis și sticlos și umbre încă și mai întunecate, asemenea fundului conic al sticlelor de vin.

— Coboară-mă trei metri.

— Dă-i trei învîrtituri, repetă Mario de sus. Apoi, către dînsul: O! Fortunato, mergi încet. Ține-te în afara pereților cînd ai curentul în spate. M-auzi?

— Știu. Dar nu pot.

— Atunci mai bine nu risca.

— Bine, bine. Lasă, că văd eu.

Sodini era un om temerar. De aceea Mario încerca să-l tot țină-n frîu. Dispreţul faţă de primejdie îl făcuse de atîtea ori să înfrunte pericole care puteau să-l coste viaţa. În condiţii de lucru deosebit de grele, alţi scafandrieri n-ar fi plonjat. Repet : în condiţii de lucru. În schimb, el parcă tocmai atunci prindea mai tare gust, ca şi cum ar fi vrut să-şi demonstreze lui însuşi că situaţiile cele mai grele, în foarte multe cazuri, izvorăsc din gîndurile cele mai negre.

În punctul unde ajunsese, vedea tablele de bordaj din jurul lui acoperite de actinii cu forme de flori, înarmate cu tentacule cu care înşfăcau peştii mai mici.

— Trage-mă sus doi metri şi mişcă-mă cu trei spre pupa.

— Vezi ?

— Văd.

Mario transmise ordinele. Agregatele abia intraseră în acţiune, că Sodini şi strigă :

— *Booo !*

— Ce s-a-ntîmplat ?

Tăcere.

— Eeeee ! Vorbeşte !

Sodini se frămînta. Respiraţia lui sufocată ajungea la urechile lui Mario ca un foşnet de hîrtie frecată de un zid zgrunţuros.

— O, Fortunato, vorbeşte ! S-a întîmplat ceva ? E ceva care nu merge ?

— Încearcă să mă ridici. Dar încet. Cu centimetrul !

Mario se întoarse către Lenci :

— Dă-i o jumătate de tur. Numai o jumătate !

Cabestanul se urni, dar, brusc, cablul se încolăci puternic.

— Stop ! strigă Mario lui Lenci. Strîmbă din gură, cu un aer care voia parcă să spună : „Aha ! S-a făcut ! Ştiam eu !" Apoi, schimbîndu-şi mimica şi to-

nul, ca și cînd Sodini l-ar fi putut vedea, îi zise : O ! Fortunato, te-ai încurcat ?

Tăcere.

— Spune, te-ai încurcat ? M-auzi ?

— Te-aud, te-aud ! Încearcă să deplasezi nava vreo cîțiva metri, și pe urmă ridică-mă repede.

— Nu ! Spune-mi mai întîi dacă te-ai încurcat.

Sodini răspunse cu un fel de grohăit, urmat de o înjurătură.

— Născătoarea mă-si ! Știam eu ! izbucni Mario. Și mai încet : E mai bine să nu forțăm. Ascultă-mă pe mine. Vezi mai întîi dacă ai vreo ieșire lateral. Uită-te bine în jurul tău. Fără grabă. Fii calm, te rog.

Tăcere.

— Poți vedea unde ai ajuns ?

— Da. Sub gruie. E o macara aici.

— Cablul e încurcat și el ?

— Cum dracu să știu ? E beznă deasupra capului. Dar parcă n-ar fi încurcat. Pot distinge brațele gruii deasupra „turetei", ca un acoperiș. Brațele fac tavan. Încearcă să mă remorchezi cu nava spre stînga.

— Așteaptă. Lasă funia. Trebuie să te uiți mai întîi bine.

— Ba nu. Hai, trage, îți zic !

— Calm ! Calm ! O ! Fortunato ! E mai bine dacă nu forțăm, știi.

— Și eu îți spun că dacă tragi, merge.

— Bine, trag. Dar mai întîi uită-te bine dacă n-ai vreun spirai deasupra. Tu știi că e periculos să deplasăm nava.

Sodini începu să se uite în toate părțile, lipindu-și obrazul cînd de o ferestruică, cînd de alta. Dar nu vedea decît o încîlceală de obiecte, deasupra și dedesubt. Frica începea să-i alerge prin vine. Înțelegea că mai putea încerca multe lucruri înainte de a se considera definitiv întemnițat în colivia astă de bîrne rupte, în care îl împinsese forța curentului. Ceea ce îl făcea mai ales să turbeze era acel acoperiș deasupra capului, făcut de corpul gruii, masiv

și cu brațele căzînd în jos. Un obstacol de neînlăturat. Și, totuși, simțea (pentru că o înțelegea) că nu se înșela cerînd să fie săltat în sus după ce „Artiglio", sau ghiul macaralei lui, va fi fost deplasat nițel la stînga. I se părea că observă, în sus, spre stînga, o ieșire destul de practicabilă. Firește, i se părea doar. Căci dacă ar fi fost sigur, n-ar mai fi ezitat. Încercă din nou să-și forțeze vederea, dar nu reuși să învingă întunericul dincolo de acel acoperiș, adică dincolo de 3, maximum 4 metri.

— O, Mario, chemă el, pierzîndu-și răbdarea, de ce dracu nu vrei să încerci cum ți-am spus? Trage, hai, trage!

— Da, bine, trag, dar fii calm, pentru Dumnezeu! Ia mai bine uită-te dacă nu poți ieși drept, fără deplasare. Ar fi mai bine, înțelegi?

— Nu. Imposibil. Mă aflu chiar sub corpul gruii. Dar dacă încerci să mă tragi în diagonală, cum ți-am spus, s-ar putea să iasă bine.

— În regulă! Am să încerc. Dar tu nu pierde din ochi locul de trecere cel mai bun. Am să te salt palmă cu palmă.

Se duse personal la ghiul care începu să se deplaseze cu mici mișcări sacadate. Două înainte, una înapoi, una înainte, una înapoi; pînă ce-l auzi pe Sodini strigînd:

— Oprește, oprește! E mai rău așa. Trebuie să mă tragi sus imediat. Altfel, m-am fript! Curentul continuă să mă împingă dedesubt, pricepi?

— Dar dacă te înțepenești și mai tare? Ascultă ce-ți spun eu...

— Nu, trage! Îți spun să tragi! după care urmă o înjurătură.

Mario se întoarse către Lenci. Acum toți, fără să scoată o vorbă, stăteau, cu răsuflarea oprită, în jurul ghiului. De manevra asta depindea dacă îl vor revedea curînd pe prietenul și camaradul lor, sau dacă nu-l vor mai vedea niciodată. După vorbele lui Mario puteau urmări dialogul care se pierdea, prin firul acela subțire al telefonului, pînă la 130 de metri adîncime. Mario privi în jurul său ca și cînd ar

fi cerut acelor ochi din preajmă un semn de conștiință. Dar dacă se rupea parîma? Că doar nu era o parîmă de cange. Pe de altă parte, nu putea nici să impună voința lui unui om care, acolo jos, își juca viața pe-o singură carte: manevra aceea.

— Trage, trage! continua să ceară Sodini.

— Dă-i trei învîrtituri, comandă el lui Lenci.

Vinciul bufni din pistoane. Tamburul se învîrtea încet, și parîma începu să vibreze.

— *Bo!* zise Mario. Atinse parîma. La pipăit părea o lamă de oțel.

— Trage, trage fără întrerupere, că merge! striga de jos Sodini.

— Dă-i-nainte! Dă-i-nainte! striga Mario. Era galben ca ceara.

Mașina vinciului începu să pufăie, într-un nor de fum alb. „Artiglio" se înclină ca atunci cînd se lucra cu cangea. Dacă cumva cablul pătrat, care susținea „tureta", ar fi cedat, asta ar fi fost sfîrșitul.

Dar iată că, deodată, vinciul începu să pufăie mai degajat, să cînte ca atunci cînd se învîrtea pe liber. Nimeni nu avea curajul să pipăie parîma, ca să știe dacă venea sus liberă și moale, adică fără „turetă". Mario, care era cel mai aproape de parîmă, întinse brațul și o încercă. După care închise ochii, ca și cînd ar fi fost gata să leșine. Parîma nu atîrna liberă. Parîma venea sus, rigidă.

— Trage, trage, trage! repeta de jos Sodini.

— Trage, trage, trage! țipau în cor cu toții.

Și rîdeau. Și nu se uitau unii la alții, ca să nu se vadă că aveau ochii umezi. Își aprinseră cîte o țigară, și o tuliră, fiecare la postul lui.[1]

Spre seară, un vînt de la apus începu să răscolească apele. Frumoasa culoare verde a mării se făcuse acuma plumburie, cu umbre negre, tivite cu spumă. Cînd șeful-mecanic veni să anunțe că tre-

[1] Acest episod a fost retrăit de însuși Sodini, Mancini, Raffaelli, Sartini, Cortopassi, Tore și Amedeo (n. a.).

buie să-şi refacă rezerva de apă, Mario şi Carli nu mai stătură pe gînduri şi puseră prova pe direcţia ţărm.

S-a speriat aurul de voi

Luni, pe la 10 dimineaţa, erau din nou la geamanduri. La 11 coborî în apă Mancini. Puntea superioară a epavei era tăiată pe o bucată bună. Nu mai rămînea decît să se debaraseze craterul de materialul rostogolit în mare cantitate pe planşeul salonului, care servea drept tavan punţii principale.

Craterul, săpat cu explozii de mină şi apucături de cange, era acum adînc de vreo 10 metri. Ca să-l cureţe, Mancini şi Lenci lucrară mai multe ceasuri.

În cursul nopţii vîntul se întări. Dimineaţa, mareea şi dansul furios al valurilor împiedicară pe cei de pe „Artiglio" să iasă în larg şi fu deci imposibilă scufundarea scafandrierilor. Marinarii băteau puntea în sus şi-n jos, iar unii dintre ei se apucaseră s-o picteze. Erau cătrăniţi la culme.

— S-a speriat aurul de voi ! tot repeta Unchiul. Hai, curaj, băieţi, curaj !

Barometrul se deplasase cu cîteva puncte la stînga. La prînz, în schimb, tindea spre urcare. Spre seară, se aşeză de-a dreptul la „frumos". Toţi erau voioşi. Sartini, împreună cu Fausto şi Del Dotto se puseră să ciupească corzile instrumentelor şi să cînte din gură. Dar erau aşa de obosiţi, că, pe la 10, toţi sforăiau în cuşetele lor.

Miercuri, în 12, a fost o zi teribil de caldă, cu o mare moartă şi un soare limpede, uşor voalat, adică cum e mai bine pentru scufundat.

Fură detonate numeroase mine pentru a tăia, în acelaşi fel cum taie un deschizător de cutii de conserve, cuplul punţii pe o arie de 10 metri pe 15. Nava şedea acolo, pe marea care o legăna uşor, oglin-

dindu-se în dimineața albastră, fără o încrețitură, afară de cercurile de spumă și bulele scăpate din fund. Și părea de necrezut că dedesubtul ei oameni și scule se zbăteau pînă la paroxism ca să-și croiască drum de-a curmezișul unei epave, în mijlocul întunericului și al tăcerii abisului. Unicul semn de viață erau vibrațiile cablului. Un cablu care dispărea vertical în apă, cu luciri sumbre, între capătul bordajului și mijlocul navei.

Abia joi munca cu minele fu reluată în același ritm. Așadar, făcură să intre în acțiune cangea cea mare cu 4 gheare și smulseră cuplul punții de parc-ar fi fost capacul unei cutii de sardele.

În seara aceea, la apus, se puse să sufle vîntul de sud-vest. Cu mareele de lună plină, curenții urmau să fie impetuoși vreme de cel puțin 4 zile. Pe la ceasul 10, oceanul era amenințător. Vîntul creștea, împingînd grămezi de nori negri, care se înălțau repede pe boltă. La miezul nopții fură dezlegate parîmele. „Păi să știi că aurului chiar că i s-a făcut frică", își ziceau oamenii plecînd și pregătindu-se pentru cuvenitele manevre. La urma urmelor, timpul frumos durase destul, aproape chiar prea mult.

Capitolul XXII

O GREȘEALĂ

La 26 august începu a treia lună de viață la geamanduri. Sezonul, pe anul acela, se apropia de sfîrșit. Dacă facem socoteala, vedem că zilele de muncă efectivă n-au fost multe. În iunie, 12, 6 în iulie și, pînă în acel moment, 8 în august. Oamenii de pe „Artiglio" n-aveau să-și reproșeze o singură zi de timp frumos pierdută. Ba, dimpotrivă, izbutiseră să smulgă nu puține ceasuri utile în condiții absolut imposibile. Un sezon, în fond, dintre cele mai proaste. Poate nici chiar un Gianni, un Franceschi, un Bargellini n-ar fi fost în stare să acumuleze mai multă muncă. Dar comparațiile nu-și aveau rostul. Elevii, nici în această privință, nu aveau nimic să-și reproșeze. Dimpotrivă, fuseseră admirabili, vrednici în totul și în toate de vechea, faimoasa triadă.

Mancini, Lenci și Sodini, în cele 26 de zile lucrătoare, însumaseră mai bine de 150 de ore la o adîncime de peste 130 de metri, tăind aproape pînă la jumătate un transatlantic. De pe el au smuls 5.500 de metri pătrați de table de bordaj, în greutate totală de 260 de tone, arzînd 5 tone de exploziv de mare putere. Făcuseră 200 de imersiuni, fără neajunsuri serioase. Dacă ne gîndim că niciodată vreo lucrare nu fusese efectuată la o atît de mare adîncime, fapta elevilor lui Gianni își și cucerise un loc în istorie, iar oamenii aveau de ce să se mîndrească.

Așadar, scafandrierii se găseau acuma foarte aproape de faimoasa încăpere. Nu mai rămînea

decît să ia de pe puntea principală stratul de frînturi îngrămădite acolo jos, apoi tot cu dinamită să perforeze și ultima structură. Dacă vremea i-ar fi ajutat și dacă lucrările s-ar fi desfășurat în același ritm, atunci, într-o săptămînă ar fi dat de aur.

Ca să se scoată acoperișul acelei încăperi, nu puteau folosi cantități mari de exploziv, care ar fi risipit conținutul compartimentului, împrăștiindu-l prin inaccesibilele structuri de dedesubt. Trebuia, deci, tăiat acel tavan cu ajutorul unor mine mici. O lucrare de durată și de răbdare; o lucrare grea, căci, acolo, în fundul craterului, brațele nu se puteau folosi.

În zilele de 26 și 27 august izbutiră să lucreze 8 ore, la sfîrșitul cărora credeau că au înlăturat complet puntea superioară și că, deci, o puteau ataca pe cea principală. La 2 septembrie, însă, cînd se întoarseră acolo, văzură că între puntea superioară și puntea principală mai zăcea încă un strat gros de frînturi de epavă. Mario coborî, și nu se lăsă pînă nu descoperi și nu preciză eroarea comisă de scafandrieri. Ei confundaseră bucățile de salon căzute acolo, jos, în urma exploziei, cu planșeul punții principale. Ca să elibereze locul, nu era de ajuns folosirea cîrligelor, a cîngilor și a cleștilor; era nevoie de trinitrotoluen, și numai după aceea de o cange cu fălci puternice. O treabă lungă și plicticoasă, complicată de agitația mării, care făcea ca „Artiglio" să se balanseze fără încetare. Plus faptul că, în cursul fiecărei explozii, tone întregi de materiale provenite din punțile sfărîmate cădeau înapoi în crater și-l înfundau pe măsură ce, pe cealaltă parte, oamenii încercau să-l desfunde. Ca să-l degajeze, a fost nevoie de 4 zile de muncă neîntreruptă. Pînă la jumătatea lui septembrie erau pregătiți să înceapă demolarea armăturii terminale a punții superioare și a cîtorva pereți groși etanși, căzuți de pe puntea de comandă, împreună cu o avalanșă de rămășițe și diverse sfărîmături: țevărie, scînduri, mobile, oale, veselă, cratițe, cărbuni, ta-

pete, cușete turtite și tot ce se afla pe cele 4 punți din preajma craterului. Cu fiecare zi care trecea, vizibilitatea devenea tot mai slabă. Venea iarna. La 5 după amiază se și făcea întuneric, și lumina cu greu mai putea să picure înăuntrul acestui adevărat puț. Și apoi, o asemenea muncă implica un risc mult mai mare : la cea mai mică deplasare greșită, „tureta" putea rămîne prinsă în acel labirint de fiare. O adevărată capcană cu pîlnie. Fără să mai vorbim de bucățile încă nedesprinse, și unele foarte grele, care în orice clipă erau gata să cadă pe fund de pe punțile superioare sfărîmate ; o asemenea aventură avuseseră chiar Mancini și Lenci, și numai printr-o minune n-au rămas îngropați acolo.

„Ils ne l'auront pas!" [1]

N-a fost un septembrie ușor pentru scafandrierii noștri. Nu pretindea nimeni să aibă vreme bună 10 zile în șir, dar nici la un sezon așa de vitreg nu se așteptaseră. Lumina, chiar în momentele bune, era proastă. Mareele de lună plină stîrniseră curenți puternici ; vîntul „Trei-șase-nouă" alterna, ca în iunie, cu cel, încă și mai supărător, de la sud-vest, care nu mai suflase niciodată pe acele meleaguri.

Oamenii începeau să creadă că „Artiglio" avea o soartă neîndurătoare. Între altele, la aceasta mai contribuia și lozinca lui Quaglia : „Cine nu recuperează nu cîștigă". Oamenii trăiau cu nervii încordați. Visaseră un succes imediat, chiar în sezonul acela, și deci sperau să încaseze faimosul premiu (pe care familiile de mult îl ipotecaseră). Cu ceea ce cîștigau ei (marinarii mai ales), n-aveau niciodată măcar o liră. Quaglia dădea din umeri.

[1] *Ils ne l'auront pas !* : expresie populară franceză, care s-ar traduce : „O să-l vadă cînd mi-oi vedea eu ceafa !" (N. t.)

Suspendase chiar și avansurile din salariu. Călătorea tot timpul, între Roma, Londra, Paris, și, doar așa, în trecere, se mai arăta pe la Brest, pentru a da ochi cu Mario. Întreprinderea costase mult. Și cei care o finanțau începeau să se îndoiască de rezultatele ei.

Marinarii și scafandrierii raționau în alți termeni : voiau avansuri, și gata ! Recuperarea navei „Egypt" dura de trei ani și devenise aproape un mit. Știau că ar fi fost de ajuns să fi pus mîna măcar pe un singur lingou, pe o singură monedă. Ar fi fost o chezășie pentru care ar fi înfruntat orice sacrificiu și orice risc înainte ca iarna să facă de-a dreptul imposibilă munca.

Mario Raffaelli devenea în fiecare zi mai posomorît, mai irascibil. Mancini, Lenci, Sodini erau măcinați de oboseală. Aveau ochii roșii, băgați în fundul capului, și nervii încordați. Trăiau, ca să zicem așa, din baloane de oxigen, din primejdii și îngrijorare. Seara cădeau ca morți în cușetele lor. Pînă și în somn, ca de altfel și în timpul lucrului, se mișcau parcă apăsați de același coșmar : aurul !

Aurul, pentru Quaglia și SO.RI.MA., însemna o încasare netă de cel puțin 84 de milioane de lire (la cursul ridicat de atunci). Pentru marinari însemna un premiu în jurul sumei de 200 de lire sterline, adică de vreo 40 de mii de lire. Această obligație nu figura, în scris, în nici un contract (Quaglia și SO.RI.MA. o amînau la calendele grecești), afară doar de acea scrisoare de care am mai vorbit, scrisă în stil exaltat. Dar nici acolo nu se precizau cifre, ci doar se spunea vag că, dacă recuperarea va fi executată, marinarii vor avea dreptul la un premiu care se va stabili în raport cu valoarea încărcăturii aduse la țărm.

În timp ce ei își scuipau plămînii la geamanduri, ca să pescuiască măcar o sterlină, la țărm, limbile rele măcinau tot felul de bîrfe, și, cu mutre disprețuitoare, răspîndeau îndoială. La cafenele, în localurile de dans, în braseriile din Brest nu lipseau cei

care aveau încă încredere în munca scafandrierilor. Dar nu lipseau nici aceia — şi aceştia erau cei mai mulţi — care repetau în gura mare, cu orice ocazie, exact ca pe vremea cînd Gianni îşi dădea sufletul căutînd epava: *„Ils ne l'auront pas!"*

Aurul era acum pe buzele tuturor, dar, cu trecerea zilelor, nu prea mai rămăseseră mulţi care să apere sorţii lui „Artiglio", mai ales după greşeala în care căzuseră în august scafandrierii, confundînd puntea superioară cu puntea principală. După unele zvonuri, se răspîndise părerea că rătăciseră de-a binelea direcţia pe epavă, lucrînd, ziceau unii, prea spre prova, sau, cum ziceau alţii, prea spre pupa.

Grea viaţă, acolo, în crater

La 19 septembrie, sub titlul: *Ultimul obstacol înlăturat*, unele gazete lăsau să se înţeleagă că în sfîrşit „Artiglio" ajunsese la victorie.

Ştirea explodă, a doua zi, în Italia.

„Epilogul efortului îndrăzneţ şi tenace al scafandrierilor italieni va avea loc în cursul zilei de mîine. Informaţii venite în astă seară din Brest asigură că scafandrierii au înlăturat ultimul obstacol care îi despărţea de camera blindată unde se află închis tezaurul de pe «Egypt». Primele bare de aur vor fi aduse pe bordul lui «Artiglio» mîine dimineaţă.[1]

Dezmînţirea, cum era de prevăzut, a dat frîu liber comentariilor răutăcioase, influenţînd serios mora-

[1] *Il Telegrafo* (Telegraful), duminică, 20 septembrie 1931. Ştirea apăru, mai mult sau mai puţin identică, în toate celelalte ziare, inclusiv cele străine. Informaţia provenea dintr-o eroare comisă la bordul lui „Artiglio" în august. Mario radiotelegrafiase *commendatore*-lui să vină imediat dacă voia să asiste la recuperarea aurului! E cert că Mario, ca scafandrier-şef, ar fi trebuit, înainte de a telegrafia ştirea, să fi verificat personal faptele (n.a.).

lul echipajului. Într-o atmosferă de încordare, teamă și ponegrire, lupta începu îndărătnică și ținu toată luna octombrie. Au fost și cîteva zile bune, dar în general vremea se menținea rea, iar frigul venise și el foarte de timpuriu.

Supărător acum era vîntul de miazănoapte. Luată în răspăr, marea fierbea. Undele, deși veneau din larg, păreau că izvorăsc din adîncuri. Valurile negricioase erau ridicate de vînt. O ploaie înghețată ciocănea fără răgaz vasul. Oamenii tremurau în hainele de mușama înghețate. Scafandrierii bîjbîiau prin beznă. Acolo, jos, vizibilitatea era foarte redusă, iar curenții clocoteau impetuos.

Puntea principală fu demolată bucată cu bucată, cu dinamită, apoi fărîmată cu cangea. În asemenea condiții, munca se desfășura încet. Dar nimeni nu se lăsa învins. O dată curățat de materiale fundul craterului, făcură să explodeze acolo alte mine și-l degajară din nou.

Marți, 20 octombrie, dezmembrările erau ca și sfîrșite. La prînz, Mario făcu prima încercare de a ridica tavanul camerei blindate. Spera, deși fără prea mare încredere, că îi va veni de hac din prima dată. Dar nu izbutiră nici măcar să-l urnească. Strîns în mușcătura de fier a cîngii, plafonul nu cedă celor 18 tone forță ale macaralei. „Artiglio" se încarenă și începu să ia apă. Au fost nevoiți să dea drumul parîmei.

Atunci cobori Mario, care descoperi că puntea era încă prinsă de coca vasului pe o lungime de vreo 6 metri. Numai cu dinamită s-ar fi putut desprinde.

Trimiseră jos mina. Lenci se duse imediat după ea și o dirijă spre punte ; dar nu reuși să o așeze cum și unde trebuia. Se și făcuse întuneric, de aceea fu readus la bord, împreună cu tuburile de exploziv.

În timpul nopții vîntul se întoarse spre vest. Marea era acum agitată, și „Artiglio" începea să tragă

de parîme. Două ceasuri mai tîrziu, valuri mari se izbeau de bordaje. Totuşi, oamenii nu se dădeau bătuţi. În noaptea aceea şi toată ziua următoare ei au rămas pe punte, zgîlţîiţi de tangaj şi de ruliu. Apoi, cum vîntul se întări şi mai rău, fură nevoiţi în cele din urmă să renunţe.

Furtuna ţinu 10 zile. La 31 octombrie erau iarăşi la geamanduri, ca să facă să explodeze şarja care deschidea drumul la tezaur. Le trebuiră trei ceasuri ca să aşeze la locul potrivit cei trei metri de mine. Către prînz Mancini veni sus şi zise :

— Eu sînt gata. Puteţi cupla.

Mario ridică braţul. Mecanicul-şef puse gura la spiraiul care dădea pe scăriţa de la maşini şi strigă :

— Dinam !

Pe puntea de la pupa se aprinseră lămpile electrice, strălucind tot mai intens, semn că dinamul îşi mărea turaţia. Tot echipajul era adunat pe copertă, în aşteptarea marii zguduiri.

— Contact !

„Bum !"

Şarja dădu un picior zdravăn în burta lui „Artiglio", care săltă şi tresări, apoi începu să vibreze, împrăştiind un straniu bîzîit, care, treptat-treptat, se stinse.

Zece minute mai tîrziu, Sodini se şi afla deasupra craterului, clătinîndu-se, orbit de mîlul pe care explozia îl stîrnise în interiorul epavei.

— Încearcă să mă aşezi încet, transmise el lui Mancini.

În craterul în care se afunda acum, punţile secţionate se perindau prin faţa ferestrei de la „turetă", asemenea zidurilor unei case cu patru etaje în demolare. Întunericul se făcea mereu mai dens. Ca să-şi mai deprindă nitel ochiul, Sodini trebui să se oprească. Cînd începu să distingă fie chiar foarte vag formele lucrurilor împrejmuitoare, comandă să fie lăsat jos. Obiectele păreau tot atîtea bucăţi de catifea neagră muiate într-un lichid verde-

închis. Era greu să le identifici. Din nou se lăsă cîtva timp, cu răbdare, legănat în mijlocul acelor umbre care păreau că mişcă. Articulate de jocurile apei, umbrele apăreau şi, subit, se făceau nevăzute, sau se desfăceau în nenumărate pete mici, în formă de opturi.

— Ochii la cange! îl avertiză Mancini.

Vopsită în alb, cangea îi apăru la distanţă de 3 metri. Semăna cu un polip monstruos. O dată cu mişcarea mării, atît cangea, cît şi „tureta", vînturate de balansul vasului, suiau şi coborau mereu pe un parcurs de mai mulţi metri. Sodini avu nevoie de o bună jumătate de ceas ca să dirijeze cangea spre punctul pe care şi-l fixase orbeşte; şi tot orbeşte începu că comande mişcările, cu speranţa să poată înfige ghearele cangei în fragmentul abia dezmembrat. Dar toate încercările erau făcute în gol.

— Chix pe toată linia! Nimic de făcut, cu un astfel de curent şi cu balansarea asta, care nu-mi dă pace nici o clipă!

La bord, oamenii se aflau la posturile lor. Mario, cu mucul de ţigară atîrnînd în colţul gurii, se plimba în sus şi-n jos pe punte, aşteptînd ca Sodini să-i comunice multdorita manevră.

— Spune, Fortunato, merge? întrebă el.

— Cum să meargă? Mă aruncă cît colo, într-una.

— Nu vezi nimic?

— Văd eu, dar Dumnezeu ştie ce e!

— Poate că apa e încă prea tulbure?

— Nu de-aia. Aici, în fundul pîlniei, întunericul îmi taie vederea.

— Pune-ţi eşarfa roşie[1] în jurul obrazului.

— Am încercat, dar e prea întuneric pentru asta.

Ceva apărea la ferestruica din dreapta, un fel de mutră neagră cu doi ochi albi. Fusese numai o tablă

[1] Culoare care amortizează refracţiile de lumină (n. a.).

de bordaj desfăcută. Sodini avu o tresărire : e oare posibil să fie așa de aproape de peretele craterului?

— O, zise el alarmat, scoate-mă binișor de aici... Hai, repede, repede !

Coșmarul că va rămîne prins în vreun catarg sau sub o împletitură de dărîmături îl urmărea fără încetare. Toate umbrele semănau cu un acoperiș sau cu o capcană. Tot dansînd încoace și încolo, nu era greu să cazi în ea.

Cangea izbutise, în sfîrșit, să apuce un mănunchi de blindaje. Atît numai că nu asta-i interesa acum. Munca reîncepu, cu o încetineală și cu o nesiguranță exasperante. După vreo 20 de tentative, cangea începu să muște. Era vorba, de data asta, de un vălmășag de obiecte care se mai țineau prinse încă de coca vasului. Smulgerea lor fu ca o rafală de mitralieră. Mai trecuseră încă 2 ceasuri. Afară se întuneca. Mario puse să-l readucă sus pe scafandrier.

Dimineața următoare coborî Lenci. În contrast cu dispoziția celorlalți, el avea un chef nebun de glumă. Aruncă mucul de țigară abia în clipa cînd Amedeo, Vailante și Fausto îi așezau capacul costumului.

O zi frumoasă, un cer curat și un soare scînteietor. Totuși, erau ceva valuri, adică mai mult urme de valuri. Supărătoare erau doar mareele de lună plină, dar și ele pe sfîrșite.

Lenci găsi o bună vizibilitate. O dată însă în crater, trebui să se descurce cu o lumină falsă, asemănătoare cu cea a lunii într-o ruină de vechi castel.

Începu prin a scoate afară toate frînturile adunate pe fund. Dar iată că cleștele prinse în gheară ceva foarte, foarte rezistent. Cange și scafandrier fură amîndoi ridicați la nivelul suprafeței apei. Un țipăt de bucurie salută voluminoasa placă : nu putea fi nici o îndoială, era planșeul punții principale, adică plafonul faimoasei camere.

La următoarea imersiune, Lenci constată că tavanul acelei camere de valori fusese smuls doar pe o suprafață de un metru pătrat. Dar îi fu cu neputință să se uite înăuntru. Se asigură că pereții odăii erau — sau măcar păreau — intacți și paraleli. Semn că presiunea apei nu-i strivise, așa cum se temeau ei. Era o descoperire tare îmbucurătoare.

Lenci încercă să smulgă cu cangea tablele încleștate în traversele punții. Voia în felul acesta să lărgească breșa. Dar apele, tulburate de evacuarea epavelor, se impregnaseră așa de mult cu mărunțele rămășițe de obiecte putrezite, cu mîl și cu nisip, încît îl orbeau pe scafandrier. Îi trebui aproape o oră ca să găsească buza răsfrîntă a plăcii celei mari, asupra căreia îndreptă cangea. Dar, cu toate smulgerile, și încă cu smuciri violente, tabla nu părăsea guseele [1] și traversele de care se afla pironită.

— Mine! ceru Lenci.

Ca să fixeze cei 2 metri de exploziv, mai pierdură 2 ceasuri. Jos era întuneric, cu toată vizibilitatea bună. Curenții generau asemenea vîrtejuri, încît cangea se ridica și se balansa fără încetare.

Mina ridică un nor de nămol, amestecat cu detritusuri în descompunere; un nor așa de dens, că au trebuit să treacă 2 ceasuri pentru ca apa să-și reia transparența. Oricum, era tîrziu, așa că totul fu amînat pe ziua următoare.

La miezul nopții se ridică vîntul. Un vînt glacial și biciuitor. Cerul nu se mai vedea, marea începu să se agite. Spre ziuă veni și ploaia. Barometrul cobora, vîntul se întărea. Ar fi fost o nebunie să se amăgească cu gîndul că, o dată cu alungarea vîntului, timpul frumos se va întoarce. Cu strîngere de inimă, deci, dezlegară parîmele și se grăbiră să plece de acolo.

[1] *Guseu*: element structural de întărire la corpul navelor și construcției metalice.

Un record de iarnă

Vremea era a furtună. Aceasta îi ţinu în port 15 zile, adică pînă la jumătatea lui noiembrie. Hotărît lucru, sezonul de lucru ajunsese la capăt. De obicei se termina o dată cu rafalele de la sfîrşitul lui august sau cel mult cu cele ale echinocţiului din septembrie. În acel an, însă, septembrie fusese destul de blînd, şi chiar octombrie, la urma urmelor, fusese mai bun decît iulie.

Quaglia hotărîse să continue lucrările pînă la sfîrşitul lui decembrie. Frigul era intens şi condiţiile de viaţă din acele locuri, iarna, erau îngrijorătoare. De aceea, hotărîrea *commendatore*-lui era considerată de cei de pe uscat (şi nu numai de obişnuiţii critici de cafenea) ca o adevărată nebunie.

La urma urmelor, această judecată poate că era cuminte cel puţin în privinţa iernii. Dar una era problema iernii, şi cu totul alta problema nebuniei de care vorbeau ei, şi care, în fond, nu era altceva decît o recunoaştere a capacităţii cu totul excepţionale a scafandrierilor şi a metodelor lor. Nu reuşiseră oare ei, în pofida părerii tehnicienilor şi experţilor, mai întîi să dea de urmele „Egypt"-ului (acul în carul cu fîn!), apoi să înfrunte dificultăţile recuperărilor, lucru socotit imposibil în plin Atlantic? Iar acum se pregăteau să lucreze în plină iarnă şi tot în plin Atlantic! Şi la ei asta nu era o competiţie sportivă, ci mai curînd un pas înainte în curioasa lor muncă, şi încă o dovadă, o nouă şi puternică dovadă a extraordinarei lor capacităţi.

În schimb, cei care îi urmăriseră totdeauna cu dragoste şi admiraţie (marinarii, muncitorii din Brest şi oamenii simpli) nu numai că-i sfătuiau, dar îi şi rugau din toată inima să nu sfideze chiar într-atîta soarta.

La 17 noiembrie, „Artiglio" se înapoie la geamanduri. Era o zi cenuşie, rece şi mohorîtă, dar cu un

ocean destul de liniștit. Mancini tocmai cobora pentru întîia oară în camera presupusă a obiectelor de valoare. A spune că era vorba chiar de acea cameră a valorilor ar fi cel puțin exagerat; să zicem mai bine că intrase cu „tureta" prin spărtura făcută în acoperișul camerei, plasîndu-se perpendicular pe tot acel conținut încîlcit care încurca locul. Vizibilitatea era așa de slabă, încît abia se putea distinge o masă de culoare alburie, împrăștiată cam peste tot, pînă la punte. Lucru ciudat, căci, potrivit aprecierilor făcute la timpul cuvenit de însuși căpitanul de pe „Egypt", tot aurul și argintul, împreună, nu ocupau mai mult de o treime din volumul camerei blindate.

Ca să deplasezi o altă placă de blindaj în jurul spărturii, trebuia o zi întreagă. Poate că în dimineața următoare, un scafandrier s-ar fi putut strecura cu cangea prin spărtură, spre a aduce sus vreun obiect semnificativ, care să lămurească lucrurile, sau măcar niște fărîme. Din nefericire, acalmia pe mare, care durase 24 de ore, încetă în timpul nopții, și oamenii trebuiră să se întoarcă, cu coada între picioare, tocmai cînd credeau că au pus mîna pe pradă.

Învinși de ceață

Ridicară din nou ancora miercuri, 2 decembrie, la trei și zece dimineața, sub un cer mohorît, dar liniștit. Ninsese cu o zi înainte, nu foarte mult, dar orașul și colinele dimprejur erau albe. Un vînt glacial încrețea apa; marinarii, ocupați pe punte cu pregătirile obișnuite, de-abia își puteau destinde mîinile înțepenite. Nici unul nu avea pe el haine groase, fiindcă nimeni nu prevăzuse că vor rămîne în ocean pînă în decembrie. Se înfășuraseră deci în veste și vestoane, bucăți de saci și cîrpe. Îți

făceau milă, dar îţi venea şi să rîzi. Ei ştiau că era vorba de ultima călătorie, prin urmare de ultima tentativă din acel an, şi nu vedeau sosind ceasul cînd să tragă nava la geamanduri şi să o lege de ele.

Aproape de ora 9 parcurseseră cam 1 kilometru, cînd constatară că una dintre geamanduri lipsea, luată de ultima furtună. Le trebui o bună parte a dimineţii ca s-o înlocuiască. De-ar fi fost în august, treacă-meargă, dar acum zilele erau aşa de scurte! Şi, ca să le facă parcă în ciudă, cerul rămînea mohorît şi marea se rostogolea înfuriată.

Atras de mirajul aurului, Quaglia venise pe bord, împreună cu *mister* Beck şi cu domnul Terme. Stăteau cîteşitrei în sălita de jos, între două sobe cu petrol încinse. Augusto, chelnerul, servea cu mare zel lichioruri şi *punch*-uri calde. Oaspeţii mîncau, cu multă poftă, felii de carne de delfin, pusă la uscat de Amedeo.

Prezenţa lui Quaglia la bord îl încurca pe Mario, căci simţea apăsarea autorităţii supreme!

La unu şi cîteva minute, Lenci dispăru cu „tureta" sub apă. Mario stătea acum la telefon şi dădea ordine, în fraze seci şi cu gesturi bruşte. Macaralele scîrţîiau în mijlocul tăcerii vastului ocean. La fiecare 3 metri, îndată ce apăreau semnalele de gardă [1], Mario întreba pe Lenci ce vedea. Răspunsul era mereu acelaşi:

— Nimic.

Cînd, în fine, apăru ultimul semn alb pe cablu (care indica 100 de metri), Mario dădu ordin de oprire, căci acum era prea periculos, din cauza balansării, ca scafandrierul să se afunde în mijlocul craterului.

Lenci căuta să mărească vizibilitatea punîndu-şi mîinile la ochi ca un cozoroc, dar nu vedea decît obişnuitul zid negru, încadrat cu verde; alături,

[1] *Semnale de gardă*: semne pe parîmă care indică apropierea scafandrierului de fund.

puțin mai dedesubt, se zărea „para" de fontă vopsită în alb, care semăna cu un lampion chinezesc. În ciuda cîtorva ciocniri brutale cu corpuri invizibile, izbituri care-i tăiau răsuflarea, nu izbuti încă să zărească epava. Mario dădu ordin ca „Artiglio" să se deplaseze cu 10 metri, în speranța că Lenci va da de epavă. Dar nici așa nu se întîmplă nimic. Ceru atunci să fie ridicat mai sus cu 7 metri, adică afară din zona primejdioasă, apoi ordonă lui Giulio să mai deplaseze nava cu 6 metri spre prova. Dar tot nimic. Încercă la pupa. Emilio tocmai pusese în acțiune scripetele, cînd deodată Lenci strigă :

— Stop, stop ! Mă ciocnesc de ceva... nu știu ce-o fi !

— Ia seama bine, păzește-ți spatele.

— Nu văd nimic ; simt numai izbiturile.

— Cum nu vezi, de vreme ce te lovește ? Cască ochii, ce dracu ! zise Mario, care simțea în preajmă-i prezența lui Quaglia și a celorlalți oaspeți.

Lenci se înfurie :

— Vino singur să vezi ! după care urmară alte multe cuvinte pe același ton, care făcură cornetul telefonic să zbîrnîie.

Deși apăruse soarele, vizibilitatea rămînea nulă acolo, înăuntru. Soarele de decembrie era înșelător și n-ar fi străbătut niciodată printr-o apă noroioasă și deasă ca aceea. După vreo 2 ore de bălăceală fără folos, Lenci fu tras afară.

O dată capacul scos, Lenci se ivi zîmbitor. Furia împotriva lui Mario dispăruse ; nu era el omul la care să țină necazul. În schimb, Mario se făcea că nu dă prea multă importanță anumitor lucruri, dar le rumega și, încet-încet, se cătrănea și mai mult la suflet. Le cocea în decursul vremii, sau le punea deoparte și era în stare să și le aducă aminte chiar după ani și ani.

Quaglia se decise să aștepte pînă dimineață, cu speranța tăinuită că lumina va fi mai bună. O singură liră sterlină să-i fi arătat lui *mister* Beck ; o singură liră, și s-ar fi aranjat totul.

La nouă și jumătate, în ziua de 3 decembrie, Lenci se scufundă din nou. Marea era agitată, dar soarele strălucea destul de limpede. Deși vizibilitatea era suficientă, nu reuși să zărească epava. Îl deplasau de ici-colo, cu același rezultat negativ ca și în seara trecută.

— Nu, nu văd nimic, transmitea el într-una.

Vîntul se schimbase, și acum sufla, susținut, dinspre sud, iar soarele se ascundea după o pînză de nori negricioși. Cum marea începea să urle și să izbească în traversa punții, Quaglia nu voi să aștepte urgia și-i făcu un semn lui Carli să o ia îndată spre Brest. Puțin după aceea, începu ploaia, amestecată cu zăpadă.

„Artiqlio" urma să nu se întoarcă în țară în anul acela. La 12 decembrie, profitînd de o zi de muncă posibilă, oamenii ieșiră în larg cu viteza maximă, ca să înlocuiască geamandurile existente cu altele mai grele, prevăzute cu semnale și cu o căptușeală specială, care urma să le apere de eventuale ciocniri.

La întoarcere, „Artiglio" intră în dezarmare. Stătea într-un colț al portului, în timp ce echipajul urma să plece, cu schimbul, în permisie. O lună acasă nu era mult, dar nu putea exista ceva mai potrivit într-un moment ca acela.

Capitolul XXIII

NE ÎNTOARCEM LA „EGYPT"

Scafandrierii și marinarii din Viareggio, fochiștii și mecanicii din Liguria se regăsiră, după terminarea permisiei, la Brest în primăvara lui 1932.

Starea de enervare și descurajarea în care plecaseră înainte de Crăciun se schimbase acum într-o ardoare generoasă. Abia așteptau ora întoarcerii la geamanduri. După 4 ani de muncă istovitoare, de riscuri, de sacrificii și de vieți omenești pierdute, simțeau că venise momentul să dea lovitura de grație acelei epave care-i făcuse să se chinuiască atîta. Voința nestăpînită de a da lupta decisivă îi ținea într-o încordare ușor de înțeles. Iar dacă, pe de o parte, erau susținuți de încredere, pe de alta, îi rodea o îndoială care nu-i părăsise nici un moment. Un singur lucru nu-i preocupase niciodată prea serios: zvonurile despre situația economică gravă a societății SO.RI.MA. Știau bine că *signor commendatore*, cu legăturile și cu pilele lui în guvernul fascist, ar fi reușit să repună totul în ordine.

De altfel, în călătoriile sale la Roma, Quaglia, dînd cărțile pe față, nu ezitase să arate importanța politică și prestigiul pe care succesul unei astfel de întreprinderi l-ar fi avut în opinia publică națională și internațională. Fiind vorba de un act de propagandă, guvernul fascist nu ar fi lăsat să-i scape din mîini o ocazie ca aceea, care agita și interesa în cel mai înalt grad pe francezi, englezi, germani și americani. Așa că fonduri s-ar fi găsit.

Singură bubă era că la bordul lui „Artiglio", afară de căpitanul Carli, nimeni nu era fascist și nimeni nu lăsa să se înțeleagă că ar vrea să devină. Bubă veche, care acum începea să apese pe socotelile *commendatore*-ului. [1]

După permisie, Giulio Sartini și Fortunato Sodini se întorseseră însurăței. Din zvonurile care circulau la bord, rezulta că opt tați își așteptau progeniturile. După toate socotelile, ar fi urmat ca acești copii să se nască toți în septembrie. Apoi — comic de spus — în onoarea lui „Egypt", care trebuia să lichideze atîtea datorii, numele de botez al noilor-născuți aveau să fie Egiziano sau Egiziana [2].

Echipajul era cel obișnuit, cu excepția unui nouvenit, radiotelegrafistul Boero, în locul lui Manuelo. Problema banilor îi frămînta pe toți. La început, Quaglia promisese: „Dacă regăsiți «Egypt»-ul, veți avea un spor, pe cuvîntul meu de onoare". Apoi, o întorsese: „De îndată ce veți începe recuperarea, o să căpătați și sporul, și premiul..."

În lunile în care rămăsese în dezarmare, „Artiglio" fusese renovat de sus pînă jos, în special calele și mașinile. Acestea, o dată demontate, fură serios recondiționate sau înlocuite. La începutul lui mai, reparațiile puteau fi socotite terminate.

„Artiglio" ridică ancora la 15 mai, într-o duminică, la miezul nopții. Șase ceasuri mai tîrziu, se și găsea în dreptul balizelor. Trei dintre ele lipseau, duse în derivă de furtuni sau lovite și scufundate, ori cu cablurile tăiate de vreo elice puternică. Cu înlocuirea lor se pierdu toată dimineața și primele ore ale după-amiezii. Nu era o zi frumoasă, fiindcă oceanul tot se mai repezea și avea aceeași culoare cenușie ca și cerul. Dar sufla un vînticel dinspre răsărit, care dădea speranțe. Adică se înțelegea că a doua zi ar fi trebuit să fie *come*

[1] După mărturia lui Mario Raffaelli (n.a.).
[2] *Egizio*: Egipt, în limba italiană.

il fó" [1], după părerea lui Lenci, exprimată în foarte nostima lui franţuzească. Ultimele ore ale după-amiezii au fost întrebuinţate la ancorarea navei în punctul cel mai bun.

Pînă atunci, scafandrierii învinseseră greutăţile cele mai mari: deschiderea unui crater, tăind exact în două puternica structură a navei. Acum nu mai aveau decît să debaraseze restul punţii principale. Faţă de munca îndeplinită, oboseala nu conta; era vorba de o treabă de 3 sau 4 zile, poate, dacă totul se va fi desfăşurat cum trebuie.

Ziua de 17 se ivi cu un soare strălucitor, pe un cer limpede şi fără vînt. La puţine mile spre apus se vedea un vas cu prova înaltă şi cu un penaj de fum negru care se ridica drept în sus. Părea că stă pe loc, dar i se putea auzi bătaia regulată a motorului. În nemişcarea întinsă a mării netede şi a aerului încremenit, liniştea era absolută.

Zgomotele de la bord, printre care şi glasurile lui Giulio, Fausto, Emilio şi Vailante, se auzeau înăbuşit de pe puntea de comandă, la prova, în timpul preparativelor. Mişcările lor erau încete, dar precise. Tot ce atingeau era greu şi răsuna izbindu-se de tablele de bordaj. Aceste sunete aveau un anume farmec, o fascinantă tristeţe acolo, între firmament şi ocean, în adînca tăcere a cerului şi a apelor, în lumina soarelui care-şi răspîndea razele în formă de aureolă. Pe suprafaţa netedă, pe care acum o adiere o încreţea şi o înspuma uşor, se jucau delfinii. Mergeau în şiruri, brăzdînd Atlanticul în toate direcţiile. Cînd se dădeau la fund, un plescăit ca de pietre aruncate în apă curma tăcerea, şi în urma lor se iveau inele de spumă, care se lărgeau în curentul oceanului.

Un vapor străin venise drept spre locul unde erau balizele, şi cînd fu la 200 de metri, se auzi o voce strigînd în limba franceză:

[1] *Come il fò*: transcrierea fonetică a expresiei franţuzeşti: *Comme il faut* — aşa cum trebuie, cum se cuvine (n. t.).

— Aveți nevoie de ajutor?

— Nu. Lucrăm, răspunseră cei de pe „Artiglio".

Vasul se depărtă, așa cum sosise, cu plescăiri regulate și lente, făcînd un larg ocol.

Cînd, în sfîrșit, scafandrierii se suiră pe punte, cu țigara în gură, totul era gata de mult. Parîmele bigilor, trecute peste parapet, atîrnau perpendicular pe suprafața apei. Raiurile palanurilor, frecate cu grăsime, sclipeau; „tureta" se legăna suspendată de macara, cu capacul dat la o parte. Casca telefonică, împreună cu tamburul cablului se aflau la articulația ghiului, agățată sub bord. Scafandrierii erau veseli. De fapt, toată zarva venea de la Lenci. Mario se arăta ursuz, căci prima scufundare îl îngrijora totdeauna. Se temea ca, în timpul iernii, mareele grele și valurile de fund, tot trecînd prin spărtură, să nu fi adus stricăciuni camerei. Pe cînd ceilalți beau cafeaua jos, în sălită, Mario hotărî ca Mancini să fie scufundat primul.

Acesta aruncă țigara, își legă mijlocul cu fularul roșu, își puse boneta roșie de lînă, verifică dacă cutia conținea doza necesară de sodă caustică granulată, în sfîrșit, dacă cele două butelii de aer comprimat erau pline, încercînd să dea drumul la aer printr-o învîrtitură făcută cu palma înmănușată. Aerul scoase un șuier ascuțit, țîșnind afară ca un fum. Mancini își potrivi masca, apoi casca telefonică, în timp ce repeta, strîmbîndu-se, în cornetul-receptor, pe care îl ținea atîrnat pe piept:

— Alo, alo, alo... M-auzi? Alo, alo, alo... Făcu un gest și zise: Poți să-i dai drumul!

Îi puseră capacul pe cap, apoi înșurubară cît se putea mai strîns cele nouă șuruburi.

Mario dădu ordin să se coboare „tureta" la 10 metri, unde fu menținută mai mult timp.

— Ei, Raffaello, ia seama bine să nu se infiltreze apă.

— Îmi pare că totul e în ordine. Nu simt nimic.

Mario puse să-l coboare la 20 de metri.

— Toate bune?

— În regulă!

Atunci Mancini fu coborît la 50 de metri.

— Nimic?

— Nimic.

În general, la prima imersiune, cîte o garnitură sau vreun geam, deşi controlate toate cu grijă la bord, aproape totdeauna filtrau apă. De data asta, accidentul nu se produse nici la 100 de metri. Mario lăsă să treacă zece minute, apoi se întoarse spre Del Pistoia, care sta la vinci, şi ordonă să dea 8 învîrtituri. Cablul se desfăşură încet de pe tambur. La primul semn alb de ceruză, Mario nu avu nevoie să zică *Bo!*, fiindcă Del Pistoia şi debreiase.

— Ei, Raffaello, cum e vizibilitatea?

— Cam... discretă. Dar ce să zic dacă nu văd nimic?

— Vrei să te mai coborîm?

— Dă-i drumu!

Mario puse să-l coboare încă „8 învîrtituri", cam 8 metri.

— Nu vezi nimic?

— Nimic.

— Aşteaptă, te remorchez. Ia seama, eşti la nivelul primei punţi.

Timp de o oră continuară în acest fel, pînă ce Mancini putu găsi în cele din urmă craterul, prin care fu coborît vertical.

Am mai spus, şi văzut, cît de periculos era să lucrezi în apropierea parîmelor şi a epavelor răvăşite de minele submarine. Dacă ne gîndim acum cum putea fi acel crater (sau puţ, sau pîlnie), care se formase tot explodînd mine după mine pe cele 5 punţi ale vasului, la o adîncime de circa 12 metri, putem să ne închipuim în ce hal erau pereţii săi, decupaţi peste tot în frînturi ascuţite şi ieşite în afară, cu table răsucite şi grămezi enorme de fier. Să pătrunzi acolo, în mijloc, înfruntînd puterea valurilor de fund şi a curenţilor totdeauna impetuoşi, nu era nici uşor, nici plăcut. Conştienţi de primejdie (nimeni nu i-ar fi putut salva dacă se încurcau în acel labirint), scafandrierii trebuiau să fie prompţi şi precişi (aş zice extrem de

precişi) în ordinele pe care le dădeau celor de la bord. O neatenţie sau o comandă nedată la timp, sau dată în aşa fel încît să nu poată fi executată corect, putea să fie decisivă pentru soarta scafandrierului. La oboseala istovitoare a muncii şi la emoţiile date chiar de primejdiile normale, trebuia să se adauge, pe măsură ce scafandrul pătrundea în crater, starea sufletească şi nervii continuu încordaţi, sub o ameninţare care împrumuta forme şi dimensiuni de la toate umbrele ascunse în ceaţa acelei inumane adîncimi de 130 de metri.

Cînd Mancini începu să se afunde înăuntrul craterului, globul de lumină verde difuză, care la gura pîlniei dădea o vizibilitate de 5—6 metri (pentru ochiul deprins), se reduse imediat, între pereţi, la 4, apoi la 3 metri. Umbre cu contururi vagi şi forfotitoare apăreau pe neaşteptate în imediata apropiere. Mancini trebuia să observe cu repeziciune, privind prin toate ferestruicile „turetei" şi ştergînd de fiecare dată cu palma mîinii geamul de cristal, care-şi pierdea îndată transparenţa. Mancini nu avea, aşa cum i-ar fi plăcut cuiva să-şi închipuie, nici timpul să gîndească, nici voinţa de a o face.

— Ai ajuns?

— Mai dă-i drumu puţin. *Bo!*

— Ai ajuns?

— Mai dă un tur. Stop! Du-mă spre dreapta. Încă! Mai! *Bo!* Coboară-mă cu doi metri. Încet. Acum dă ghiul spre afară. Stop!

Preciziunea scafandrierului trebuia să găsească un perfect ecou în aceea a oamenilor care executau sus ordinele lui. „Artiglio" nu însemna, deci, numai echipa de plonjori, ci întreg echipajul.

— Ce vezi? întrebă Mario.

— Maică Precistă, ce măcel!

— Vorbeşte! Ce s-a întîmplat?

Receptorul telefonic se umplu de blesteme.

— Parcă sînt într-un cîmp de gunoaie. Lucrurile alunecă continuu de pe toate punţile. Sînt cufundat

în ele pînă la jumătatea „turetei". Dă un metru mai sus și mai apropie-mă o idee.

Manevra fu executată, dar Mancini se găsi într-o poziție din care nu izbutea să zărească nimic.

— Ridică-mă cu o jumătate de metru. Destul. Dă ghiul mai la dreapta. Am ajuns.

Acum putea distinge obiectele de dedesubtul lui și din jur, pe o rază de un metru și jumătate.

— Am dat peste o pulbere de fărîmături, un fel de nămol. Încearcă să-mi trimiți cangea cu opt gheare, dar mă tem că n-o să facem nimic. Toate porcăriile de pe bord s-au revărsat aici. Pariez c-au umplut și camera blindată.

În timp ce aștepta, aruncă o privire spre barometru, fiindcă simțea o greutate în respirație. În general prima trimitere de aer nou se dădea după douăzeci de minute. Șterse cu mîna cristalul și, puțin după aceea, reuși să distingă acul care marca „furtună" ! Era oare posibil ca presiunea să fi scăzut așa de mult ?

— Ehei, Mario, ce treabă e asta ? Mă aflu la „furtună" ! E ceva care nu funcționează.

— Ai schimbat cutia ?

— Era doară nouă.

— Încearcă să schimbi aerul.

— Am făcut-o și pe-asta !

— Încearcă din nou.

Puțin după aceasta, percepu distinct șuierul aerului comprimat la 125 de atmosfere. Știa că barometrului îi trebuia oarecare timp pînă să-și deplaseze acul, așa că nu mai întrebă nimic. Tresări deci cînd îl auzi pe Mancini înjurînd.

— Sînt la „timp frumos", și barometrul continuă să urce... Ce Dumnezeu, iacă-mă la „foarte uscat" ! Ce-i asta ?

— Stai liniștit, Raffaè ! Bate în barometru !

— Am încercat.

— Vrei să vezi dacă soda nu s-a umezit ? Dar de respirat, cum respiri ?

— Încă prea bine, zbor![1]
— Vrei să vii sus?
— Nu.

Mancini nu era dintre aceia care dau proporții exagerate accidentelor. Încăpățînat din fire, nu se lăsa pînă nu măsura bine un pericol sau o piedică ivite în calea muncii. Așa că, pînă la urmă, i se trimise jos cangea.

Cînd o zări la 3 metri spre stînga, o dirijă perpendicular pe deschizătură, în punctul unde rămășițele formau o movilă. Gheara se deschise, apoi se închise. Dar pe cînd cangea suia, din cele 8 gheare se prăvăli o puzderie de lucruri care începură să roiască jur împrejur, învăluind „tureta" într-un nor compact.

În fundul craterului, curenții dădeau naștere la un vîrtej, un fel de jet care mergea și se răsucea o dată cu valul. După fiecare apucare a ghearei, apa nu se limpezea bine decît cam după un sfert de oră, așa că Mancini era silit să-și dea ordinele în ceață. Rămase acolo jos încă un ceas, apoi veni la suprafață. Toți alergară să afle ceva pozitiv. Cum i se luă capacul, Mancini ceru o țigară și zise:

— Mîine. Poate mîine...

„Mîine, poate mîine..."

În ziua următoare lucrară, cu rîndul, 6 ore fără întrerupere. Seara, cînd Lenci sosi la suprafață, obosit mort și cu o mare poftă de fumat și de băut, hărțuit din toate părțile cu întrebări, nu știa să răspundă decît:

— Mîine, poate mîine...

A doua zi, miercuri, 19 mai, un văl ușor de ceață împînzi suprafața apei. Oceanul se menținea calm,

[1] Senzație cauzată de oxigen (n.a.).

sub primele raze ale unui soare gălbejit. Ceața începu să se ridice spre ceasul 9, o dată cu un început de briză, iar la 10 strălucea un soare splendid, pe un cer cristalin.

— După a treia negură, apă! mormăi Unchiul, adulmecînd spre partea de unde se ridica o șuviță izolată de nori șterși, subțiri și îndepărtați.

— Ei, Unchiule, îi tăie vorba Walter, sînt lucruri care la noi, la Viareggio, se potrivesc; dar vezi că aici nu sîntem de loc pe digul de-acasă!

— Toți sîntem acasă în mijlocul mării, răspunse Unchiul, mestecînd mai departe foile de tutun.

Era acum rîndul lui Sodini, care intră în „turetă" punîndu-și eșarfa roșie în jurul gîtului. Puțin după, „tureta" dispărea, înghițită de valuri.

Ajuns în crater, îi trebui o jumătate de oră pentru ca, metru cu metru, să dea de fund. Apoi îi fu greu chiar și lui să recunoască locul. Deasupra deschizăturii erau o mulțime de lucruri pe care nu le lăsase acolo cu o zi înainte.

— Asta-i din cauza luminii de la răsărit, îl avertiză Mario; obișnuiește-ți puțin ochiul.

— Ce fel de „Egypt" mai e și ăsta?! Uite, o traversă de punte[1] care nu era ieri.

Poate căzuse acolo, alunecînd Dumnezeu știe de unde, cînd și cum, și împiedica locul, de-a curmezișul spărturii. Ca s-o dai la o parte, trebuia să pui o mină. Prima mină nu avu prea mare efect. Traversa se răsuci, dar nu se urni. Mancini zise:

— Ce porcărie! Să fiu al dracului dacă n-o ridic eu de mijloc! Hai, dați-mi trei metri de mină.

Îi trebui o oră ca să potrivească explozivul, dar cînd, după explozie, se întoarse pe fund, traversa era spartă în două. El credea că va putea să extragă cele două bucăți cu cangea, dar, din păcate, capetele grinzii erau prinse cu piroane, așa că mai fu nevoie de alte patru șarje de trinitrotoluen.

[1] Grindă confecționată din profile metalice, montată în sensul transversal (dintr-un bord în altul) al vasului pentru a susține punțile (n. a.).

— Poate mîine, anunță el cînd i se luă capacul de la „turetă".

— Mîine, iar mîine! behăiau marinarii, printre care chiar și Vailante, cel mai răbdător și mai tăcut.

A doua zi, nori și vînt treceau pe cerul de peste Iroise, suind repede dinspre sud-sud-est. Soarele era negru, și apa la fel.

— Ce facem? întrebă Carli, mușcîndu-și buzele. Barometrul coboară.

Mario, în loc să-i răspundă, se întoarse spre oameni, apoi spre scafandrierii care discutau în jurul machetei lui „Egypt".

— Ei, băieți, îi mai tragem una înainte să înceapă furtuna?

Coborî Mancini. Era sigur că ar fi putut vedea aurul dacă ar fi reușit să elibereze deschizătura, dînd la o parte enorma tablă care alunecase acolo. Dar cînd ajunse jos, izbucni într-un pomelnic de blesteme. Pe lîngă enorma tablă de bordaj, constată că mai trebuiau luați de acolo și doi usciori, precum și o îngrămădire de fiare în formă de polip, cu tentaculele dispuse radial. Coborî cangea, dar polipul era așa de încleștat și înțepenit, încît numai un exploziv îl putea face să-și slăbească priza. Mario îl sfătui pe Mancini să renunțe, căci vremea trăgea a furtună și nu le mai rămînea decît să întoarcă urgent prova spre Brest.

— Dă-mi să încerc cu doi metri de exploziv, insistă Raffaello, care spera să vadă cel puțin un licăr al faimosului aur.

Mario însă nu se lăsă ademenit și dădu ordin să-l aducă la bord.

— Mîine, poate mîine! behăiau oamenii, amărîți și cu fețele întunecate.

În acest timp, „Artiglio" înainta cu toată forța, ca să scape de uraganul care se umfla în spatele lui. Orizontul era negru. Săgeți mari de fulgere albe șerpuiau larg, la intervale egale, fără tunet. Apele se îngroșau. Vîntul, la început moale, sufla acum cu

putere. Apoi se dezlănțui ploaia. Vizibilitatea se redusese la o milă ; tălăzuirile negre, cu crestele lor de spumă, păreau rocile de la Pierres Noires. Carli ținu pe dreapta, între Le Conquet și Capul lui Toulinguet, dincolo de fundul jos de la Iroise.

La amiază oamenii mîncară în picioare, rezemați de pereții sălii, cu gamelele strînse la piept. Obișnuita *sbobbia*, talmeș-balmeș de conserve, amestec cleios, uleios, cu bucățele de carne de vacă (pe care marinarii le botezaseră *cinciàgliori* sau *pillàccheri*, adică baligă), amestecate cu puține verdețuri, tot din conserve, și cu oleacă de supă. De la o vreme, *commendatore*-le le tăiase și brînza, și marmelada, și fructele zaharisite. Iar în locul cănii cu vin (ceva mai mult ca un sfert de litru), bucătarul aducea la masă o cană cu „apă vopsită", un amestec de vin foarte botezat, care-i făcea pe oameni să strîmbe din nas. Marinarii erau sastisiți. Ei știau bine că dacă ar fi plătit 10 lire de cap, și-ar fi potolit foarte plăcut foamea și setea în orice restaurant bun. De aceea erau totdeauna, la ora prînzului, bosumflați și gata să explodeze.

Se plînseră lui Mario, care-i vorbi lui Carli, dar acesta îi spuse la ureche că *signor commendatore* îi reproșa mereu că nu strînge destul frînele...

— Așa că ce vină am eu?

— Totuși, mîncarea e proastă și vinul de nebăut, zise Mario.

— Du-te de i-o spune dumneata lui Quaglia.

Mario nu avea nici autoritatea, nici cutezanța unui Gianni față de superiori. Îi plăcea să se afle totdeauna în pace cu ei. Că după asta el totuși i-a vorbit lui Quaglia, nimeni nu s-a îndoit. Dar sînt atîtea feluri de a vorbi cu cineva! Fapt e că, pînă la urmă, tainul rămase cum fusese, afară de vin, care se făcu mai mult, mai des și mai puțin botezat. Mario însă n-a spus nimănui că *signor commendatore* se înfuriase cumplit, strigînd la el că e sătul să tot arunce milioanele în mare, și că echipajul

să-i zică bogdaproste că, grație lui, SO.RI.MA. nu băgase în șantier toată flotila, lucru pe care el, Quaglia, chiar amenință c-o să-l facă, și adăugă :

— Dacă oamenii echipajului sînt obosiți, eu nu-i reținu. Sînt liberi. La Genova se găsesc destui șomeri care și-ar da și trupul și sufletul pentru o bucată de pîine.[1]

Desigur, nu credea nici el că o să treacă de la amenințări la fapte. Era destul de șiret ca să înțeleagă că aici n-avea de-a face cu marinari obișnuiți. Fără să mai socotim că, în împrejurări de felul acesta, scafandrierii s-ar fi solidarizat cu ceilalți marinari de la bord.[2]

[1] Aceste vorbe au fost raportate la bord de Lenci, care se afla întîmplător, dar nevăzut, la hotelul din Brest, unde a avut loc explicația (n. a.).

[2] Scafandrierii, care se bucurau de un tratament special, erau și ei nemulțumiți în acea vreme și nu ar fi ezitat să sprijine orice mișcare a marinarilor. Lucrurile s-au schimbat abia mai tîrziu (n.a.).

Capitolul XXIV

TRECEREA E LIBERĂ

Furtunile de la sfîrşitul lui mai îl ţinură pe „Artiglio" mult timp în port.

În ziua de 2 iunie, la prima limpezire, Quaglia, nesocotind condiţiile încă rele ale mării, ordonă oamenilor să mai încerce. Aceştia nu numai că prăpădiră cărbune de pomană, dar mai că nu-şi lăsară şi pielea în lupta cu stîncile ascuţite din largul oceanului în dreptul Baziuului Camaret, unde valurile înfuriate îi loveau în plin. Se întoarseră ca vai de lume, cu motorul stricat şi cu apă multă jos, la cale.

Rămaseră deci încă 5 zile ancoraţi în port. Norii se încălecau, oceanul continua să freamăte şi vîntul nu voia să stea.

În cele din urmă, în ziua de 7 briza începu să sufle dinspre est, iar marea prinse a se linişti, aşa că, spre miezul nopţii, „Artiglio" ridică ancora. Cerul era plin de stele şi promitea o perioadă liniştită.

Commendatore-le, simţind că aurul era ca şi în buzunarul lui, se stabilise la bord, iar Carli era văzut tot timpul pe punte împărţind ordine şi pisîndu-i pe oameni, care, slavă Domnului, aveau de lucru pînă peste cap. Mario se arăta mai puţin liniştit şi mai puţin îngăduitor. Singurul căruia îi ardea de glume era *mister* Beck.

— Voi faceţi repede să puneţi mîna pe aur. Eu zic la voi: băieţi buni, bine, şi eu întorc la Anglia.

Eu sigur că voi faceți asta ; eu Anglia, și mulțumesc... repeta el marinarilor, care, absorbiți de muncile grele de la bord, nici nu-l luau în seamă, cum nu dădeau atenție nici domnului Alain Terme, mai puțin vorbăreț ca Beck, dar supărător prin sfaturile absurde, date des și ostentativ, ca să-și justifice prezența și ca să se pună bine cu *signor commendatore*.

În timp ce scafandrierii se odihneau în culcușurile lor sub dunetă, marinarii erau prinși în treburi care țineau ceasuri întregi. Așa că, afară de timonier, nimeni nu se arăta pe punte.

Zorile lui 9 iunie se iviră pe un cer curat. Oceanul era neted ca oglinda. Pescărușii zburau razant pe valuri, cu strigăte aspre și obraznice, iar hula care luneca în unde prelungi înclina ușor vasul.

În ziua aceea, la 5, echipajul se afla, tot, pe punte, afară de *commendatore*. Nici unul nu luă seama la obișnuita involuntară „gafă" a lui *mister* Beck, care, cum întîlnea pe cîte unul, în loc de „bună ziua", îi spunea „poftă bună" [1].

Lipsea o geamandură. Ca să coboare alta în loc, pierdură un ceas, așa că „Artiglio" fundarisi [2] ancora la ora 8. Soarele ardea puternic, și în aerul tăcut se ridica alene un strat de cețuri subțiri, albastre și roz.

Sodini fu primul coborît în apă. Se băgă fără nici o greutate în crater. Acesta (ca să ne facem o idee), în partea anterioară, putea să aibă un diametru mediu de circa 10 metri. Dar deschizătura n-avea de loc formă circulară. Era o spărtură informă, de-a curmezișul navei. Greu deci și primejdios să ajungi în fund fără să te lovești și fără să te încurci printre pereții făcuți bucăți și care se închideau înspre camera blindată. Lumina venea de sus și, ceva mai slabă, prin niște spărturi laterale asemănătoare crăpăturilor dintr-o peșteră stîncoasă. Am mai spus

[1] Adică : *Buon appetito* în loc de : *Buon giorno* (n. t.).
[2] *A fundarisi* (ancora) : a ancora.

ce năbădăioase dansuri iscau aici curenții. Dacă scafandrierul din „turetă" nu ar fi fost ancorat cu „para" de fontă, cu siguranță că ar fi fost izbit de pereți, ca într-o trapă.

În dimineața aceea vizibilitatea era bună. Sodini putea distinge la 6 metri lîngă crater și la 2 metri, 2,5 metri sau cel mult la 3 spre fundul pîlniei.

O dată precizat locul unde se aflau placa aceea enormă și cele două traverse care împiedicau trecerea, și pe care Mancini voise, la 20 mai, să le arunce în aer, Sodini puse să-l coboare în așa fel încît să ajungă cu „tureta" deasupra celor două bîrne. După spusele lui Mancini, grinzile se aflau așezate într-adevăr pe muchia camerei. Dar acum vizibilitatea fiind mai bună, Sodini putea să vadă pînă la extremitatea acestor traverse, constatînd că erau pironite de bordaj numai pe o porțiune scurtă. Puteau fi deci desfăcute, așa că, în loc de 2 metri de mine, ceru să i se coboare cangea cea cu 2 pense. Dar cînd palanul intră în funcțiune, bucata de bordaj și cele două bucăți de traversă opuseră rezistență. „Artiglio" începu să încline în tribord, pînă ce ajunse cu bordura parapetului la nivelul suprafeței apei. Scripetele cedă. Atunci, din fundul mării, se auzi deodată ca un vaier, un răsunet puternic. Și, pe loc, parîma slăbi. Cu o clătinare groaznică, „Artiglio" își reluă poziția normală. Obstacolul cedase? Sau se rupsese parîma? Sau cangea își desfăcuse gheara?

— Învîrtește! învîrtește! învîrtește! striga Mario lui Del Dotto, care manevra scripetele cangei.

Acúma cablul se încorda din nou, semn că totul mersese cum trebuie. Și astfel piesele smulse epavei își făcură apariția la suprafața apei.

— Acum trecerea e liberă! strigă cineva.

Fortunato observă că, înainte de a se ajunge la încăperea cu pricina, mai era mult gunoi de scos! La ieșirea din „turetă" se izbise rău cu spatele de un șurub. Și acum i se îngrijea rana.

— Bine că nu ți-ai rupt osul, îi zise Mancini, pe cînd Fortunato își tot pipăia umărul.

— Totuși, să fie al dracului, cînd ridic brațul, mă doare!

— Încearcă să te scarpini în spate, zise Mario.

Sodini suci brațul, făcu o strîmbătură, dar reuși. Toți se înveseliră. Nu era nimic grav. Mario zise:

— Ar fi mai nimerit să coboare Lenci.

Sodini protestă, dar Mario nu-l ascultă. De altfel, Lenci se și agățase de bigă, care-l ridică perpendicular pe „turetă". Spera ca el să fie cel dintîi care să vadă aurul. Așa că avea o mutră radioasă. Cu bascul tras pînă peste sprîncene și cu cîrlionții negri ieșindu-i din toate părțile, Giovanni rîdea și zicea celor de deasupra, care erau gata să-i închidă capacul „turetei":

— *Allò sanfan, accuscé, accuscé!* [1]

În timpul coborîrii, Lenci era bucuros să repete cu glas tare tot ce vedea și recunoștea.

— Iată-mă la moviliță, așa botezase el o umbră mare, care ieșea rotunjită din crater și în dreptul căreia „tureta" trebuise să fie dată cu doi metri la stînga dacă voia să pătrundă mai jos, în singurul loc posibil de trecere. Uite, ajung încet-încet la dintele-de-cîine (adică la un obiect cu vîrful foarte ascuțit, probabil o traversă metalică, răsucită în formă de V).

Venea apoi „marea cavernă întunecoasă", care putea fatal să fie confundată cu fundul craterului. După aceea, „puțul sfîntului Patriciu", altă cavernă, nu mai puțin primejdioasă, cu pantă oblică. Mai departe, de-abia avu timp să-și arunce privirea pe fereastra din spate pentru a vedea că înaintează drept spre o imensă protuberanță (un fel de burtă enormă, întinsă înainte), de care, o dată, Mancini fusese cît pe-aci să rămînă ancorat.

— Stop! Stop! Încă o clipă, și era să mă ciocnesc cu *comm*... Era gata-gata să spună cu *commendatore*-le, dar se opri la timp și zise: Ridicați cu

[1] Sinteză fantezistă din: *„Allons, enfants de la patrie.."* (*Marsilleza*) și: *„Allons nous coucher"* (haideți la culcare) (n. t.).

doi metri, apoi apropiați cu trei... Îi veni însă să rîdă cu hohote.

Și toți, sus, la bord, înțeleseseră și-și mușcau buzele văzînd privirea speriată a lui Mario, care ședea lîngă *commendatore*...

Rupii [1], *arme și muniții*

Cînd ajunse la fund, Lenci zări toată marfa pe care Sodini doar o întrevăzuse la prima lui imersiune. Stătea îngrămădită tocmai peste deschizătură și desigur că invadase și încăperea.

— Maică Precistă, strigă el, aici s-a adunat tot gunoiul de pe bord!

Cangea ieși din apă supraîncărcată cu o întreagă porcărie. S-ar fi zis că în loc să extragă obiecte dintr-o epavă, ar fi pescuit în fundul unui vechi canal de scurgere. Cînd *cassa* [2] își deschise fălcile, căzu pe covertă o grămadă neagră de nămol, cu un miros insuportabil. Scormonind, se iviră cîteva bucăți de lemn, fire metalice, cuie, buloane, țăruși, dulii de cablu, cioburi de porțelan, zdrențe, funduri de butelii și o mare cantitate de alte asemenea obiecte.

Gheara continua să depună lucruri de acest soi. Marinarii le scormoneau bucată cu bucată înainte de a le arunca. Vailante arătă fără mult interes o lădiță de lemn, adică de fapt numai două laturi rămase din ea, lungi cam de vreo 30 de centimetri. Era gata să o arunce, cînd *commendatore*-le îl opri:

— Dă-o încoa, s-o vedem.

[1] *Rupie* = unitate a sistemului monetar din India.

[2] Plasă metalică de protecție în jurul cîngii (n. a.).

Pînă atunci pusese să se spele și să se usuce la soare nu puține din murdăriile acelea, căci se cădea ca ele să fie arătate acelor deștepți domni.

Curățindu-se resturile lădiței, pe una din scînduri apărură niște litere pirogravate : erau doi „H".

— Ce-o fi vrînd să însemne asta ? întrebă el.

— Uite încă una, *commendatore*, zise Giulio.

Spălată și curățată de patina ei verde-măsliniecafenie, aceasta purta și ea două litere, anume : „A.L.", sau cam așa ceva. *Mister* Beck, însă, care verifica tot, întorcînd scîndura, explică numaidecît că, dimpotrivă, era vorba de literele „T.V.". Atunci el, împreună cu Quaglia se duseră jos și începură să consulte dosarul „Egypt", cu inventarul complet al încărcăturii în momentul naufragiului. Astfel aflară că lingourile de aur călătoreau așezate în mici lădițe de lemn, dintre care două purtau exact ștampilele „H.H.5" și „H.H.6". Cum lingourile fuseseră procurate de la diverse firme, era posibil ca marca „A.L." (sau „T.V.") să aparțină unei alte întreprinderi. Examinată cu lupa, partea dinăuntru a tăbliilor arăta urme sigure de aur. Rămînerea îndelungată în apă, deplasările provocate de explozii și izbiturile ghearelor de la cange făcuseră desigur ca aceste lădițe, gata putrezite, să se sfărîme. Era deci de așteptat să se găsească o mare cantitate de lemne deasupra și sub stratul de lingouri.

Gheara continua să depoziteze regulat murdăria, deși tot mai puțin neagră și îmbîcsită. În mijlocul ei, se dădu totuși și peste cîteva tocuri de armă, conținînd niște puști minunate, cu inițialele „M.B.S." [1], apoi o mulțime de cărți [2], haine și valize în stare foarte proastă.

Aceste obiecte dădură naștere la o bănuială groaznică anume că gheara nu lucrase în compartimentul valorilor, ci în acel al poștei (sau al bagajelor),

[1] Mohinder Bahadur Singh, maharajahul indian din Patiala (în Punjab), căruia îi erau destinate (n. a.).

[2] Aparținînd foarte probabil bibliotecii de bord (n.a.).

dincolo de pereții etanși. Afară numai dacă marea presiune a apelor de dedesubt (circa 13 atmosfere), spărgînd pereții etanși, n-ar fi împrăștiat tezaurul pe fundul epavei.

Fausto dădu lui Quaglia un dicționar englez și o broșură tipărită în limba arabă: programul unui cinematograf din Port Said.

— Atenție, la o parte! urla Mario. Hei!

Gheara cobora spre bordul lui „Artiglio" și se legăna prin văzduh peste capetele oamenilor. Emilio și Giulio o reținură cu ajutorul șustelor în clipa cînd își căsca fălcile. O avalanșă de lucruri și de nămol năpădi coverta, împroșcînd pe cei din apropiere.

— Vira! Vira! urlă Mario, care, în prezența *commendatore*-lui, își lua un ton încă și mai autoritar și intransigent.

După ce se dădu la o parte murdăria, apărură pe podea obișnuitele obiecte: fiare, lemne, farfurii de zinc, oale, vase de bucătărie, tacîmuri, tăvi de argint și chiar o pușculiță conținînd o rupie pătrată de 5 cenți din Ceylon și 3 monede belgiene de cîte 10 centime.

Lenci se dovedea mai harnic și mai deștept ca niciodată. Reuși astfel să expedieze cangea sus din zece în zece minute, în loc de cele 15—20 minute socotite ca minimum necesar, și totdeauna bine încărcată.

Sodini, care scormonea în nămol, se ridică deodată, ținînd în mînă un pistol cît toate zilele.

— Stai! Dă-l încoa, dă-l încoa! strigă *commendatore*-le. Poate că e încărcat, nu poți ști niciodată...

Revolverul — un „Mauser" în stare bună; după ce i se trase cocoșul, i se scoase încărcătorul, din care căzură patru cartușe de calibru 9, pe care Quaglia le culese și, cu un gest de ostentativă oroare, le azvîrli cît mai departe cu putință în mare.

La alt transport al ghearei, Mancini scoase din noroi o valiză plată, plină cu pușți de calibrul 12, cizelate, abia atacate de rugină.

În acea zi apa era extraordinar de limpede și liniștită. Lenci comunică sus că vede la cinci metri. La bord, oamenii aveau niște mutre neobișnuite. Cu toate îndoielile lor, simțeau că aurul trebuia să fie undeva pe aproape. Și iată că acum cangea ieși din apă aducînd între ghearele ei ceva nou. Cum se deschise rețeaua învelitoare și apoi imediat fălcile, căzură pe covertă cîteva teancuri de hîrtie subțire, mînjită cu noroi.

— Bani! strigară toți.

— Bancnote! Oho, hîrtii de o mie! exclamă Nicola, zis Maistrul, fluturînd una dintre ele.

Erau bancnote de 100 de rupii, imprimate în culori roz și albastru-deschis, apoi bancnote de 10, mai mici, colorate în galben și negru. Spălate și întinse la soare, ele se vădiră rezistente, iar inscripțiile lor, foarte citețe. Erau din hîrtia cea mai bună. Primul mănunchi se ridica la peste 10.000 de rupii. Gheara continua să transporte. Multe, cu milioanele. În scurt timp, spațiul de la mezaninul din dreapta, între compartimentul căldărilor și spiraiul compartimentului mașinilor, fu complet tapisat cu rupii puse la uscat. Ele ocupară apoi bocaporturile, acoperișul cabinei, puntea de comandă, careul de la pupa, precum și teuga. Ca să nu le ia briza, fură proptite cu tot soiul de greutăți: țevi, bucăți de fier, cabluri etc. „Artiglio" parcă și-ar fi schimbat forma și culoarea. De îndată ce biletele se uscau, erau împachetate și puse în coșuri, ca să se facă loc celor ude. Toți se simțeau bogați, căci nu mai văzuseră și nici nu mai manipulaseră vreodată atîția bani.

— Dar ce se întîmplă la bord? întrebă Lenci, care își dădu seama, grație telefonului, de tulburarea celor de sus.

Cînd i se explică, zise numai atît:

— Și eu, care le luasem drept scrisori și afișe și voiam să le dau la o parte!

În curînd însă aveau să afle că toate aceste rupii nu valorau nimic. La început crezură că e o șire-

tenie a *commendatore*-lui. Dar acesta, împreună cu Beck, explicară că era vorba de bancnote în alb, adică neiscălite încă de ministrul de finanțe al statului Hyderabad. Semnătura urma să se pună după sosirea biletelor în India. Prin urmare, nu aveau încă valoare legală [1]. Din acel moment, rupiile, care tot veneau sus în teancuri, nu mai înveseleau nici fețele, nici inimile, ci, dimpotrivă, pricinuiau o nesfîrșită ciudă, și, nu puține pachete, dintre cele mai deteriorate, fură aruncate, pe furiș, în mare.

Aceste bilete, care nici nu figurau în inventarul încărcăturii, fuseseră pescuite de pe latura stîngă a camerei de valori. Ceea ce părea oarecum straniu și făcea să se nască întrebarea : Pentru ce s-ar fi găsit ele împreună cu lingourile ? Dar nu mai puțin ciudat se vădi cuprinsul încărcăturii următoare : numai arme și circa două tone de muniții !

Arme și muniții pentru o armată, și îndoielile tehnicienilor

Muniții (și nu numai cartușe cu alice) fură de asemeni scoase și în ziua următoare, vineri, 10 iunie, precum și puști (cu o țeavă și cu două), carabine cu repetiție, cutii de percutori în cea mai bună stare.

Lăzile de lemn putrezit, atingînd puntea superioară, se deschideau, și conținutul se scurgea afară. Se adunaseră acum muniții pentru o întreagă armată.

[1] Din cercetări rezultă că era monedă tipărită în Anglia de firma „William Waterlow & Sons", în contul statului indian Hyderabad (Bombay) (n. a.).

Quaglia, impresionat de cantitatea enormă de exploziv, care, ca și pulberea neagră, era foarte ușor inflamabil, ordonă să fie aruncat totul la pești.

— Nu vreau să mă amestec în afacerile private ale maharajahului, zise el, dar, să mă ierte Dumnezeu, omul ăsta voia sigur să facă război!

Puști, cartușe, încărcătoare și percutoare continuară însă să plouă pe punte, iar *commendatore*-le, de fiece dată, ajuns la limitele răbdării, repeta aceleași lucruri împotriva maharajahului indian, strîngînd pumnii și aruncînd priviri furioase în jur.

— Iată cum se pierd zilele bune, cu arme și rupii, din pricina unui tîmpit pe care să-l ia toți dracii dac-o mai fi încă viu!...

În cele două zile care urmară, gheara depozită, pe lîngă o nouă încărcătură de carabine „Patiala" [1], cîteva pistoale automate și 8 bucăți de mătase de 44 iarzi fiecare [2] de loc decolorate sau putrezite, cu toate că stătuseră 10 ani în apă de mare. Era desigur o mătase foarte bună; culorile erau plăcute și variate și desene de asemeni foarte frumoase.

Desfășurate și întinse la uscat, mătăsurile se vînturară printre catarge, pe sarturi, pe cabestane, năpădiră teuga, puntea de comandă și duneta. Nava căpătă repede înfățișarea unui ostrov în stare de sărbătoare, în mijlocul Atlanticului. Un vas mare pescăresc și un cargobot, „Lake Adolf", intrigate și alarmate în același timp, se abătură din drum pentru a întreba ce dracu se întîmplase la bord. Puțin a lipsit ca această solicitudine să nu producă serioase stricăciuni parîmelor și geamandurilor.

Se mai povestește că mătasea „Egypt", cum a fost ea botezată, trimisă după aceea în pachete voluminoase familiilor respective la Viareggio, a devenit imediat la „modă" în vara aceea.

O întrebare însă continua să le chinuie mințile: din ce motiv, pe lîngă arme și muniții, acea mătase

[1] Așa erau botezate carabinele expediate maharajahului de Patiala (n. a.).

[2] Cîțca 320 de metri în total (n. a.).

se găsea și ea tot în camera tezaurului? Examinîndu-se toate ipotezele, explicația dată de *mister* Beck păru să aibă o oarecare consistență. Iată teoria lui. Ca să apere cu orice mijloc tezaurul, a cărui ușă s-ar fi putut forța, pentru a pune mîna dacă nu pe lingouri, cel puțin pe lirele sterline, ofițerul care răspundea de camera valorilor îngrămădise toată acea marfă între ușă și tezaur. Dar mătasea, indiană sau chinezească, în nici un caz engleză, cum ajunsese acolo?

„Nu era mătase artificială făcută în Anglia, căci s-ar fi destrămat în apa de mare. Cum India și China sînt, se știe, patriile mătăsii, ce rost avea ca acele mătăsuri să fie transportate nu «la» ci «de la» Londra? Se putea presupune doar că cineva încercase s-o introducă prin contrabandă în Anglia, cu prilejul ultimului voiaj [1], și, neizbutind, o depusese în camera tezaurului, pentru siguranță..." [2]

În zilele de 13 și 14 se continuă a se scoate din „Egypt" mătase, puști, muniții și alte obiecte, sub ochii zgîiți ai lui Quaglia, care fierbea ca o fiară într-o cușcă, căci, dacă n-ar fi fost acea marfă „inutilă și stupidă", pînă în momentul acela cu siguranță s-ar fi ajuns la lingouri.

Timpul bun se menținea de 6 zile. De necrezut! 6 zile fără furtuni și fără neguri. Dar, vai, cînd în seara de 14 gheara începu să pescuiască liber în gol, se ridică și vîntul. Nori roșietici și violeți, umflați ca niște baloane, se desprinseseră din zări. Vîntul crescu, marea se întunecă și se acoperi de fluturi albi — valuri scurte, abia înfiripate, care se spărgeau imediat. Quaglia, care suferea de rău de mare, făcu un semn de resemnare lui Carli și dispăru sub covertă.

În ziua de 15 iunie, cînd „Artiglio" aruncă ancora în port, scafandrierii extrăseseră un volum de lucruri de două ori mai mare decît tot tezaurul,

[1] Sau poate în penultimul, și anume acela de la Bombay la Londra (n.a.).
[2] D. Scott, *op. cit.*, p. 263 (n. a.).

fără a mai socoti că ghearele, construite în așa fel încît să apuce obiecte mici, îi făcuse să piardă un timp considerabil pentru a extrage lăzi și ambalaje prin acea îngustă deschizătură.

Rupiile și mătasea își făcură intrarea în Brest ca un fel de carte de vizită a tezaurului. Poporul breton, deși taciturn, precaut și sever în tot ce privea marea, izbucni într-o bucurie sărbătorească. Trebuie spus că localnicii priviseră de la început cu stimă și simpatie *„ces scaphandriers italiens"* [1]. În seara aceea, la țărm, rupiile indiene intrară în toate casele, în toate cafenelele și localurile. Marinarii de pe „Artiglio" se duseră la dancingul „Brasserie de la Marine", la „Ermitage" și la unicul cinematograf al orașului. Băură și dansară, apoi, cei care nu aveau fete sfîrșiră la „Escalier du Commandant".

Numai la „Café Continental", frecventat de burghezia mică și mijlocie, precum și de obișnuiții „experți", care erau împotriva întreprinderii scafandrierilor, evenimentul atrase după sine un nou scepticism: după aceștia era evident, față de calitatea și cantitatea mărfii extrase, că scafandrierii italieni, în loc să ajungă cu metodă la camera valorilor din fundul vasului, nimeriseră într-una din multele magazii ale „Egypt"-ului, poate în prima, cea mai de sus, situată sub *maindeck*.

[1] *Ces scaphandriers italiens*: acești scafandri italieni (în limba franceză în original) (n. t.).

Capitolul XXV

LIRELE STERLINE

Şi iată-ne acum la 22 iunie, cu un cer senin şi o mare netedă, după 7 zile de „Trei-şase-nouă" şi după mareele de lună plină.

La răsăritul soarelui, „Artiglio" se şi afla deasupra lui „Egypt". Quaglia nu putuse să doarmă în timpul călătoriei. La primul zăngănit de lanţuri şi de parîme pe punte, urcase pe covertă, să ia aer. Apoi, unul cîte unul, veniră şi ceilalţi.

Nori de fum foarte depărtaţi şi parcă imobili pe linia orizontului indicau drumul vapoarelor pe Marea Mînecii, precum şi absenţa vîntului.

Era rîndul lui Mancini. La ora 9 el dispăru sub pieliţa netedă a oceanului. După ce controlă utilajele, fără măcar să se întoarcă spre Emilio, care era de serviciu la bigă, Mario, agitînd mîna în aer, indica progresul imersiunii : 5, 12, 24, 32... La 80 de metri ordonă o scurtă pauză.

— Ei, Raffaello, cum merge ? întrebă el prin cornet.

— Dă-i-nainte.

La 100 opri din nou.

— Ai ajuns ?

— Dă-i-nainte, răspunse Mancini pe acelaşi ton.

La 120, el strigă :

— *Bo !* Întoarce ghiul la dreapta ! Încă puţin. Stop ! Dă-i înainte !

Parîma începu să se depene ; vinciul pufăia mai încet, dar cu regularitate. Toţi stăteau nemişcaţi şi atenţi, fiecare la postul lui, pînă ce scafandrierul

ajunse, fără piedici, lîngă deschizătura de la fundul craterului. Mancini ceruse, de data aceasta, să fie coborît pe latura stîngă a camerei, într-un fel de chiuvetă, un spațiu intermediar de cîțiva metri, de unde — cum explica el prin telefon — putea să vadă deschizătura și să urmărească acțiunea gheare-rei. Vizibilitatea era mai bună, acum, că soarele nu se înălțase prea sus. Deodată îl auziră pe Mancini oftînd ușurat: mareele de lună plină nu au pricinuit stricăciuni prea mari, le comunică el, dar curentul umpluse fundul cu tot felul de fier vechi și alte rămășițe, care trebuiau scoase de acolo cu cangea.

De la 10 și pînă la amiază nu făcu altceva decît să trimită, sus, obișnuitul material. De nervos ce era, *commendatore*-le bombănea într-una, măsurînd cu pași mici coridorul de deasupra traversei de punte. În sfîrșit, cînd reapăru soarele, Quaglia ceru să i se aducă un șezlong, la umbră sub tendă [1], și, de acolo, fără măcar să se ridice, la fiecare încărcătură adusă de cange, repeta plictisit:

— Blestematul ăla de maharajah!

Barsella, care scormonea cu o bară de fier în mijlocul rebuturilor abia descărcate, exclamă:

— Dumnezeule! Apoi imediat adăugă: Ce dracu, este, sau nu este?

Toți ridicară capul, apoi, ca la un ordin, se precipitară asupra lui Barsella, care striga:

— E chiar o sterlină!

— Aici, aici! zise Quaglia, întinzînd o mînă păroasă.

Toți ochii erau îndreptați spre palma *commendatore*-lui, spre mica monedă rotundă, strălucitoare. Alergă și *mister* Beck, care zise de departe:

— *Yes* [2], sterlină engleză, an 1901!

Oamenii, fără să mai aștepte ordine, se puseră să frămînte nămolul cu mîinile.

[1] *Tendă*: pînză întinsă pe punte pentru a face umbră.

[2] *Yes*: da, (în limba engleză în original) (n. t.).

— Ehei, ehei! strigă Vailante. Alta!

De data aceasta era vorba de o sterlină cu efigia regelui George [1], din anul 1912. *Commendatore*-le răsufla zgomotos ca niște foale, și rîdea, pipăind și curățind cele două monede. În cele din urmă își șterse sudoarea, puse firfiricile în buzunar și zise:

— Atunci e sigur că sîntem pe drumul cel bun!

Se întoarse spre Mario (care, părăsindu-și rezerva obișnuită, se arăta foarte dispus să vorbească și să rîdă): Acum să-i aud pe domnii de la „Continental"!

Ai fi zis că bătălia cu tezaurul se terminase, și nu că abia începea! Oamenii se băteau pe spate și strigau:

— Ce-ți spuneam eu? Ce-ți spuneam eu?

Bucuria era atît de mare, încît la un moment dat se simțiră chiar oarecum datori să se îndoiască de realitate.

— Și dacă or fi numai niște sterline rămase în vreo haină sau în vreun portmoneu? Cine poate afirma că e vorba sigur de „sterlinele noastre"?

Quaglia se încruntă.

— Adevărat. De fapt, ar fi trebuit să se găsească în cutii de metal...

— De lemn, îl corectă *mister* Beck.

— Da, da, în casete de lemn, *commendatore*, confirmă Carli.

— Ba nu, în acelea erau lingourile.

— Hai să vedem în inventar.

Coborîră, ca să consulte actele. După un timp destul de apreciabil, marinarii auziră strigînd:

— Lăzi de lemn, de lemn, băieți!

Commendatore-lui îi ieșea acum fericirea prin toți porii.

— Pentru astăzi, spaghete cu ouă și vin la toată lumea! strigă el, cu o mutră de parc-ar fi zis: „Astăzi, premiu cîte o liră sterlină pentru fiecare!"

[1] George al V-lea (Frederic-Ernest-Albert), regele Marii Britanii între 1910—1929.

Cu pofta de mîncare care le chinuia stomacul, oamenii din echipaj strigară: „Trăiască spaghetele!" şi făcură sforţări de necrezut ca să reziste nemîncaţi pînă la 2. Erau în picioare şi la lucru de 12 ore fără întrerupere!

Mancini trimise cu cangea alte porţii de rebuturi.

— Scormoniţi, băieţi, scormoniţi bine! le tot cînta Quaglia, şi din asta nu ieşea.

Ceasul bătu 2 cînd bucătarul veni să spună că spaghetele se rumeniseră prea tare. De-abia atunci i se ordonă lui Mario să-l scoată afară pe scafandrier.

„Aur! Aur!"

Abia înghiţise ultima îmbucătură, că Lenci şi coborî în mare. Era ceasul 3. Cangea plecă, curînd, şi ea. Nu ajunsese încă la punctul însemnat pe parîmă, că şi răsunară în telefon blesteme piperate cu înjurături:

— Încă puţin, şi spărgeaţi „tureta"! Ce v-a apucat? V-aţi îmbătat?

Întîmplător, ultimele spire ale cablului în jurul tamburului fuseseră înfăşurate greşit. Cablul alunecă de pe tambur, şi cangea o luă slobod în jos, coborînd 3 metri fără nici un control. Vina fusese a tamburului, care era prea mare. Întîmplarea se mai repetase şi altă dată, de aceea se cerea multă atenţie. Cangea, foarte grea, se precipită în jos, frecîndu-se în căderea ei de „turetă", şi se prăvăli cu toată forţa peste acoperişul camerei tezaurului. Norul de nisip şi de nămol îl sili pe Lenci să aştepte ca apa să se limpezească iar.

Soarele era sus şi, fiind uşor voalat, făcea ca vizibilitatea să fie bună. Giovanni transmise că putea vedea interiorul camerei, care acum părea golită de toată incomoda „marfă".

— Văd cel puțin doi metri dincolo de spărtură. Am impresia că alte lucruri nu mai sînt. Dar, iată, parcă zăresc acum pereții... da, da, e peretele din tribord. Coborîți cangea cu un metru, apoi deplasați-o cu un metru și jumătate la stînga...

Cînd cangea ieși la suprafață, era aproape goală. Deschizîndu-se, din rețeaua din jurul ghearei căzură pe planșeu o cantitate oarecare de lemne purtînd obișnuita marcă și o mulțime de smocuri de alge, de un verde foarte palid.

— Dacă cangea pescuiește în gol și numai scîndurele, e semn că am ajuns unde trebuie! proclamă sentențios *commendatore*-le.

Mario telefonă lui Lenci să încerce mai spre fund. Giovanni răspunse că pentru asta îi trebuia cangea cea mică, pe care o întrebuința Gianni ca să scormonească prin unghere (o adevărată bijuterie mecanică, cu 8 fălci desfăcute în 3 puncte cu pîrghie). Tot timpul cît dură coborîrea noii căngi, precum și ghidarea ei în cameră de către Lenci, la bord nimeni nu scoase un cuvînt. Toți cîți erau tăceau. Se auzea numai șuieratul palanului în poziție de oprire și clipocitul unui val ușor care se lovea în trecere de navă.

Mancini luase locul lui Mario. Era intrigat de tăcerea lui Lenci.

— E ceva care nu merge, Giovanni?

Tăcere.

— Ei, Giovanni, e în ordine cu cangea?

— Așteaptă un moment.

Se scurseră cîteva minute nesfîrșite.

— Dar ce se întîmplă? Hai, spune!

Lenci începu să vorbească repede și apăsat. Mancini se ridică, se întoarse spre prova și strigă către echipa de acolo:

— Vira ancora, încet!

Oamenii, controlați în tot ceea ce făceau de Mario și de Sodini, puseră în mișcare vinciurile. Parîmele se întinseră, și „Artiglio" începu să se deplaseze, imperceptibil, înspre afară. Toți erau atenți la ordinele lui Mancini, care le transmitea

pe ale lui Lenci. Mancini ridică brațele, și vinciurile se opriră.

— E bine așa? îl întrebă pe Lenci.

Tăcere.

— Ehei, vorbește! E bine așa?

— Bine. Sîntem unde trebuie.

— Să coborîm cangea?

Cu fața lipită de ferestruica laterală, Giovanni voi să-și dea seama dacă într-adevăr cangea se afla drept deasupra spărturii, pentru ca să-i dea drumul printr-însa. Știa că această cange avea să treacă greu și nu voia ca ea să ridice nori de noroi, lovindu-se de bordaje.

— Deschideți cangea! ordonă el.

Fălcile se desfăcură, ca niște gheare în momentul apucării prăzii.

— Dă-i drumul în jos, cu toată puterea! strigă Lenci.

Mancini lăsă brusc brațele în jos, cu palmele întoarse în sus. Vinciul principal și cel de la catarg, la ale căror valvule se aflau, respectiv, Sartini și Del Dotto, începu să bată, într-un tremur frenetic, scuturînd puntea. Parîmele scăpau în jos, ca niște șopîrle speriate, și se desfășurau mai iute decît viteza de cădere a cangei.

Bine calculată, cangea pătrunse fără ciocnire în cameră. Se izbi de fund, ridicînd cîteva bășici de aer în formă de ciupercă [1].

— A mers? întrebă Mancini.

— La țanc!

Mario se aplecă peste bordura parapetului, apucă parîma și o scutură, ca să se asigure că atinsese fundul cu cangea; parîma, într-adevăr, era flască.

— Sînteți gata? întrebă Lenci.

— Gata, răspunse Mancini.

— Închideți!

[1] La acea adîncime, bășicile iau forma de mici meduze, poate ceva mai turtite. Ele se rotunjesc pe măsură ce se ridică spre suprafața apei (n. a.).

La un gest al lui Mancini, Giulio manevră maneta de închidere, în așa fel ca vinciul să tragă cablul care declanșa ghearele cângii, permițînd parîmei principale (cea de susținere a cângii) să rămînă relaxată.

Fălcile cângii se declanșară cu un zgomot sec, metalic, ridicînd un nor de nisip și de noroi care începu să fumege prin deschizătură.

— Învîrtește ! strigă Lenci.

În urma gestului lui Mancini, Del Dotto mișcă maneta, și vinciul principal pufăi cu putere.

— Slăbește ! zise Lenci. Apoi : Mai dă-i o învîrtitură ! *Bo !*

Gheara cângii se plasase între cele două capete ale plasei externe de protecție.

— Închide plasa ! ordonă Lenci.

Cele două gîturi ale plasei se împreunară, învăluind gheara cângii. În felul acesta, nimic din încărcătura pescuită nu putea fi pierdut pe drum în timpul ridicării.

— Învîrtiți ! zise în sfîrșit Lenci.

Mancini se întoarse spre Del Dotto și-i făcu un semn cu arătătorul ridicat, cu care începu să deseneze niște cercuri mici în aer, în ritmul cărora Del Dotto regla mersul vinciului.

Oamenii care nu aveau funcții de îndeplinit la vinciuri se îngrămădiră spre parapet, luînd seama să nu-l lovească pe Quaglia, care-și părăsise șezlongul. El știa că acum cangea pătrunsese pentru prima oară complet în camera tezaurului și aștepta cu neliniște să vadă ce a putut apuca de acolo.

Mai întîi apărură semnele albe pe parîmă. Apoi ceva sclipitor : erau micile efecte de lumină pe care le făcea suirea prin apă a cângii. Apa fiind limpede și soarele jos, se putea distinge destul de bine la o adîncime de peste 15 metri. După aceea, Sartini observă o lumină galbenă, care putea fi o sudură cu alamă, sau chiar o bucată de alamă sfărîmată de mine. Așa că nici nu se gîndi măcar să o arate și celorlalți. Izbitura sub coca vasului anunța că și cangea și plasa ei ajunseseră la suprafață. Un pî-

rîiaș de apă spumoasă continuă să curgă perpendicular pe punte chiar cînd oamenii ridicară cangea sus. Mancini făcu semn lui Del Dotto să ridice ancora. Cangea se balansa deasupra capetelor, fără a înceta să împrăștie apă. După ce deschiseră plasa, gheara fu depusă jos. Nu se vedeau decît ramuri de alge, sfărîmături încrustate cu moluște, resturi și noroi negru, care mirosea îngrozitor.

— Deschide cangea! ordonă Mario cu un ton acru din pricina dezamăgirii.

Fălcile își slăbiră strînsoarea, și binecunoscuta amestecătură inundă cu mare zgomot și cu multe împroșcări coverta, precum și pe toți cei ce se aflau acolo. Oamenii se plecară să scormonească, fără să se mai uite la cangea care continua să se legene deasupra capetelor.

— Nimic, nici o singură sterlină!

— Nici măcar cheltuielile călătoriei!

— Ei, băieți! exclamă Giulio Sartini, arătînd în sus la cange. Dar asta ce-o mai fi?

Toți se întoarseră. În echilibru, pe grilajul orizontal al căngii, lîngă pîrghiile colților, străluceau în soare două plăcuțe galbene.

— Aurul! Aurul! Aurul! strigă *commendatore*-le, cu ochii zgîiți și brațele larg deschise. Aurul! Aurul! Aurul! repeta el în fața marinarilor și a scafandrierilor.

Întinse brațul, puse mîna pe cele două lingouri și le frecă de haină. Barele se aprinseră la razele soarelui. Quaglia începu să le mîngîie, dar fără a înceta să strige.

— Aurul! exclamau și marinarii.

Pentru această clipă munciseră și suferiseră ei 4 ani! Aurul însemna premiul. Ar fi vrut să i-o amintească chiar atunci lui Quaglia. Dar acesta continua să strige, ca înnebunit, să strige de bucurie către Beck, Mario și alții care-i treceau pe dinainte.

Atunci îi cuprinse pe toți un rîs nestăpînit. Rîdeau cu Quaglia și rîdeau între ei. *Commendato-*

re-le, fără să lase din mîini lingourile, îmbrățișa pe toată lumea și striga :

— Ce vă spuneam eu ? Ce vă spuneam eu ? cu un ton și o expresie a feței de parcă ar fi vorbit întregului univers.

Pentru el regăsirea aurului însemna o bogăție imensă. În schimb, pentru marinari și pentru scafandrieri, însemna muncă și iar muncă, poate chiar o muncă de ani de zile.

Sartini se întoarse de jos cu ghitara, alții aduseră mandoline, un banjo, un flaut. Quaglia, omul care se afla pe punctul de a ajunge bogat ca în basme, prinse a dansa cu niște oameni care, în ciuda muncii lor pline de inițiativă și a tuturor recompenselor făgăduite, aveau să rămînă mai departe la fel de săraci. La un moment dat, Quaglia se opri. Surîsul îi pieri de pe buze și zise :

— O clipă, băieți.

Toți tăcură. Se așteptau să le spună : „Să ne gîndim, mai bine, la cei ce nu pot fi aici..." Dar în loc de asta, vorbi așa :

— Sînteți toți aici ?

Lipsea numai Amedeo Raffaelli, rămas la Brest din cauza unei infecții la picior. Oamenii acum se gîndeau la Gianni, la Franceschi, la Bargellini, la Corțopassi și la ceilalți opt. Se gîndeau la ei în tăcere și simțeau nevoia să plîngă.

— Ei, ei ! striga din fundul mării Lenci la telefon. Striga de cîtva timp. Ce se întîmplă acolo ? întreba el. Hei, nu s-aude ? Mă auziți, băieți ? Răspundeți !

Giovannino, omul care cel dintîi scosese aurul din „Egypt", era acum uitat de toți, la 130 de metri sub ei !

Mancini tresări speriat. Apoi :

— Giovannino, Giovannino, știi că ne-ai trimis sus lingouri de aur ?

— Aur ?

— Da, da, aur !

— *Commendatore*-le știe ?

— Te cred că știe !

— Atunci, curaj! Trimiteți-mi din nou cangea dacă mai vreți și altul.

— Nu. Așteaptă. *Commendatore*-le zice că trebuie să vii și tu sus. Te ridicăm acum, ține-te bine!

Cînd Lenci ajunse la bord, Quaglia puse să se înalțe pavilionul italian pe verga cea mai de sus. Era evident că se gîndea la ceva. Stătea în mijlocul grupului, în picioare, pe planșeul bocaportului principal, trecîndu-și mereu mîna pe sub bărbia asudată. Oricît de mult se străduia el să pară degajat, emoția îi strălucea în ochi. De altfel, toți erau emoționați. *Commendatore*-le își drese glasul, își scoase pălăria și oftă. Ceilalți se descoperiră în tăcere. Însă nu avea de loc aerul că va ține un discurs, și o și spuse.

— Să ne îndreptăm gîndurile, mai presus de...

Unii își făcură cruce, alții își plecară capul... bolborosind frînturi de cuvinte. Se auzea cum își suflau zgomotos nasul. Și poate niciodată nu s-au gîndit cu mai multă intensitate la moartea tovarășilor lor, ca în acel moment...

Se povestește că *signor commendatore* ar fi spus atunci:

— ...În acest moment, în care sacrificiile noastre sînt încoronate de izbînda cea mai strălucită și mai pătimaș dorită, nu putem să uităm mîndria de a fi...

Poate că voia să zică „italieni", poate „fasciști", sau nici una, nici alta, ori și una, și alta... În loc de asta, începu să tușească și să-și pună mîna la gură; apoi inspiră zgomotos pe nas, făcu un gest și, coborînd pe punte, zise:

— Și acum la lucru, băieți!

Lenci, care nici nu apucase să iasă bine din „turetă", ceru să fie cufundat din nou. Nu trecu nici o jumătate de oră, și cangea se înapoie iară. Cum își desfăcu plasa și-și deschise ghearele, lăsă să cadă pe covertă șaisprezece lingouri și o ploaie de lire sterline. Barele nu erau toate de aceeași mărime sau greutate. Variau între 2 și 8 kilograme, adică între 400 și 3.000 lire sterline fiecare (valoarea de atunci).

Aurul se ivea curat și strălucitor printre sfărîmăturile negre. Lirele sterline, curățate de stratul de noroi și de moluște, luceau ca și cum atunci ar fi ieșit din monetărie. Erau de proveniență engleză și australiană, acestea din urmă puțin mai mici și mai clare, dintr-un aur mai fin. Quaglia se purta cu ele ca un îndrăgostit. Le punea în săculețe de iută, apoi le răsturna deasupra unei casete, ca să le numere din nou. Lingourile, în schimb, ajunseră într-o putină. La picioarele lui Quaglia, Carli și cu șeful-mecanic nu mai conteneau cu spălatul monedelor într-o rămășiță de lighean. Le spălau, apoi le treceau *commendatore*-lui. Un *mister* Beck inedit, necunoscut pînă atunci în ochii echipajului și chiar în ochii Londrei, dacă acești ochi l-ar fi putut vedea, nu contenea o clipă de a controla și de a nota în carnetul său, piesă cu piesă, valorile pescuite. El reprezenta la bord compania „National Salvage Association", adică societatea la care fusese asigurat „Egypt". Venise timpul ca, în dubla sa calitate, de englez și de om al legii, să-și îndeplinească cu demnitate și sîrguință datoria. În baza ordinelor primite, urma să telegrafieze în fiecare clipă la „Salvage Association" numărul, greutatea și siglele barelor și lirelor sterline pescuite, repetînd fiecare radiotelegramă, ca să fie sigur că măcar una din acele două depeșe va sosi la destinație, obligație care, spre sfîrșitul zilei, îl făcuse să-și iasă aproape din minți. Siglele nu corespundeau totdeauna, greutățile trebuiau controlate cu balanța de bord, un foarte vechi cîntar gradat în *libbre* [1] italiene.

Toate acestea se sparseră în capul bietului radiotelegrafist, Boero. *Mister* Beck și *commendatore*-le nu făceau decît să-i înmîneze necontenit alte și alte depeșe, primul pentru Londra, celelalte pentru toate colțurile lumii. Pînă și funcționarii de la stația Ushant cerură „armistițiu".

[1] *Libbra* : unitate de măsură pentru greutăți de aproximativ 350 de grame.

— Ce armistiţiu? Armistiţiu, nearmistiţiu, ce-nseamnă asta? protesta Quaglia, care era la cel de al treizecilea mesaj.

Cel mai frumos dintre ele fusese adresat contelui Ciano[1], la Roma, apoi la SO.RI.MA. şi, bineînţeles, tuturor agenţiilor de informaţii.

Cînd scafandrierii şi marinarii căzuseră obosiţi morţi pe cuşetele lor, *mister* Beck şi *commendatore*-le mai asediau încă odăiţa bietului telegrafist.

Deşteptaţi din somn în numele „ducelui"

În acea zi de 22 iunie 1932 cangea adusese pe punte în total 28 de lingouri de aur de dimensiuni diferite, în greutate totală de 125 de kilograme, plus 174 lire sterline.

David Scott, ziaristul de la *Times* din Londra, prezent la operaţiile de recuperare, scria: „...Beck descoperi un lucru de care cei de la «Salvage Association» poate că nu şi-au dat seama, şi anume, că ei ar fi putut să lase, seara, toate sterlinele în teancuri pe punte şi să se ducă liniştiţi la culcare. Nici măcar o monedă nu ar fi lipsit în dimineaţa următoare. Iată, de pildă, la sfîrşitul primei zile de recuperare, l-am văzut pe Unchiul, care obişnuia să-şi păstreze pentru el numai 10 lire din salariu, iar restul să trimită familiei, în Italia, măturînd puntea. Cîteva minute după, îl văzui venind pe covertă şi întinzînd căpitanului o liră sterlină: «Comandantule, am găsit asta în canalul de scurgere»..."

Noaptea începură să sosească radiotelegramele de felicitări în toate limbile. Interesantă aceea a lui *sir* Percy Mackinnon, preşedinte al „Lloyd"-u-

[1] *Contele Ciano:* Ciano Galeazzo (1903—1944), diplomat italian fascist, ginerele lui Mussolini. Din 1936, ministru al afacerilor externe în guvernul mussolinian.

lui : „În numele membrilor «Lloyd»-ului, felicit pe extraordinarii voştri oameni pentru succesul care a încoronat acţiunile voastre grele, şi pentru osteneală, şi pentru riscuri. Perseverenţa voastră, răbdarea voastră s-au impus admiraţiei întregii lumi, şi noi, cei de la «Lloyd», care cunoaştem foarte bine imensele dificultăţi pe care le-aţi învins, ne bucurăm de acest mare triumf."

Se înţelege că *sir* Percy Mackinnon trimise o a doua telegramă lui Mussolini, o depeşă oarecum sibilică şi plină de tîlcuri în acel moment istoric : „Preşedintele societăţii «Lloyd», în numele acestei corporaţii, transmite felicitări muncitorilor italieni pentru măreţul succes obţinut prin recuperarea aurului de pe «Egypt». Succesul lor este o ilustrare practică a avantajelor cooperării internaţionale şi, dacă toate naţiunile ar voi să se unească în acelaşi spirit pentru a scoate lumea din apele adînci în care s-a scufundat, s-ar ajunge grabnic la izbîndă."

Ideea lui *sir* Percy fu reluată de revista umoristică *Punch* [1]. I se oferea lui Quaglia onoarea mult visată de a apărea în primele pagini ale acestei publicaţii. Bernard Partridge [2] făcu un desen care-l înfăţişa pe Ramsay Macdonald [3], primul-ministru, invitînd un scafandrier de pe „Artiglio", complet echipat, să încerce *o altă mare acţiune de recuperare !* Tocmai atunci avea loc conferinţa istorică de la Lausanne [4]. Premierul englez, în desenul din *Punch*, arăta cu degetul calea ce ducea la Lausanne. „Aţi făcut minuni cu vasul «Egypt», îi spunea el scafandrierului. Veniţi acum pe lacul Genevei şi vedeţi dacă nu cumva reuşiţi să scoateţi

[1] *Punch* : cunoscut săptămînal ilustrat, publicat la Londra.

[2] *Bernard Partridge* (1861—1945), cunoscut ilustrator şi caricaturist englez.

[3] *Macdonald (James Ramsay)* (1866—1937), om politic englez, unul dintre iniţiatorii şi conducătorii partidului laburist din Anglia.

[4] *Conferinţa de la Lausanne* : în 1932, între 16 iunie şi 9 iulie, la Lausanne a avut loc o conferinţă în problema reparaţiilor.

din adîncuri, la suprafața apei, ceva din Europa naufragiată."

Să nu mai vorbim de telegramele primite din Italia. Cînd, spre ora 11, sosi răspunsul excelenței-sale Ciano, cu felicitările lui Mussolini, *commendatore*-le îi spuse lui Carli să convoace toți oamenii pe punte, ca să se citească mesajul „ducelui". Oamenii dormeau, unii chiar fără să mai fi avut timp să se dezbrace. Cînd Carli năvăli jos cu știrea, oamenii se lăsară foarte greu. Carli se reîntoarse la ei împreună cu șeful-mecanic, zbierînd că „ducele" telegrafiase și că *signor commendatore* îi aștepta de o grămadă de vreme pe punte.

— Mîine. Nu s-ar putea asta mîine? se tînguiau oamenii.

— Sîntem în pat, comandantule! De ce tocmai astă-seară?

Carli le amînti de premiu. Numai atunci se hotărîră, încă buimaci, să urce scăricica.

Quaglia îi aștepta măsurînd cu pași mari puntea, cu mîinile în șolduri și cu un aer care exprima indignarea în fața unei astfel de nesimțiri. O indiferență de neconceput!

— Ascultați, băieți... începu el, ca să-i mai animeze. Știa însă bine cu cine avea de-a face, de aceea se mărgini să zică: Ei bine, scoateți-vă cel puțin bereta din cap, ce dracu!

Cineva, poate comandantul, strigă:

— Ura pentru „duce"!

— Ura pentru noi, răspunse un altul.

— Ce mai pui de lele... și *commendatore*-le prinse a bolborosi ceva în dialect genovez, dînd din cap, gata să izbucnească în rîs.

Carli, ca să facă pe grozavul, îi aminti că sosise tocmai momentul să se întemeieze la Brest proiectatul *„fascio all'estero"* [1]. Quaglia îl privi cu coada ochiului îngîndurat și sfîrși prin a-l bate cu mîna pe spate, fără să-i răspundă nici da, nici nu. Era foarte obosit. Ajuns în cabină, înainte de a-și pune

[1] *Fascio all'estero*: organizație fascistă în străinătate.

pijamaua, începu să mai controleze o dată lingourile și sterlinele. Nu de teamă că ar lipsi vreuna (putea să le lase și împrăștiate sub stele), dar ca să se mai uite la ele. Îi apăreau ca ceva din basme, ca ceva imposibil, deși crezuse neclintit în ele, tot timpul, afară poate de perioada acelor înnebunitoare, interminabile dragaje.

Dacă îl ducea gîndul înapoi, cum desigur că i se va fi întîmplat în acea noapte, la vremea cînd dragaseră oceanul în toate sensurile 3 ani în șir, dar fără nici un rezultat, nu putea să nu-i revină în minte îndemnul stăruitor și hotărît al lui Gianni, neobosita lui voință de a continua, de a continua, de a continua... Pentru că, la urma urmei, el, Quaglia, îndrăznețul, omul unei strălucite cariere, stînca omenească, regele adîncurilor marine etc., după cum îl categoriseau ziarele din unele părți ale lumii, poate că, în perioada cea mai critică a vieții, avusese, da, chiar și el, momentele lui de slăbiciune. Și dacă n-ar fi fost Gianni... Haide, trebuia s-o recunoască, acum nu s-ar fi aflat acolo, cu tot aurul acela lîngă el. E drept că băgase în această întreprindere (disperată) tot ce-i mai rămăsese dintr-o imensă avere, plus contribuțiile grase și continue ale guvernului fascist. Adevărat. Dar mai era și cealaltă față a medaliei: explozia navei „Florence", care răsuna ca un clopot funebru în tăcerea nopții oceanului.

Noaptea trecu ușoară, legănată de marea care lovea în bordajele lui „Artiglio". Nu se arătaseră încă bine zorile, cînd pe punte, marinarii și începură să deplaseze cabluri și lanțuri, parîme, ghiuri, palanuri, raiuri. Vocile erau sumbre, păreau că se frîng ca valurile mării. Glasurile se amestecau cu scîrțîitul parîmelor după fiecare scufundare. Giulio, Vailante, Emilio, Fausto și Del Dotto repetau obișnuitele operațiuni cotidiene. Era curios să constați că acum, cînd aurul era la bord, viermele altor îndoieli începea să le roadă inimile.

— Sigur, dacă vom continua în același ritm, munca noastră va sfîrși foarte repede.

— Eu credeam că o să aducem sus cel mult unu sau două lingouri de fiecare dată, alteori chiar nimic.

— Așa-i la început. Dar cînd grămada s-o împuțina, ai să vezi că gheara o să apuce foarte des în gol.

— Să sperăm.

— Dar sterlinele împrăștiate în fundul compartimentului? Aș vrea să te văd prinzîndu-le cu gheara!

— O să găsim noi alte mijloace. Ai să vezi!

— Să sperăm că nu. Căci noi o să fim cei păgubiți.

— Ei, drace! Credeți serios că n-o să mai avem altceva de lucru cu Quaglia?

— O mai fi. Dar crezi că în multe epave o să găsești comori ca-n „Egypt"?

— Dacă nu chiar aur și argint, or mai fi totuși și alte încărcături de preț. Quaglia, o dată pornit la drum, nu e el omul să dezarmeze vasul.

— Deocamdată așteptăm să primim premiul.

— Aș vrea s-o văd și pe-asta!

— Ce să vezi? Voi, cei de pe primul „Artiglio", după ce ați pescuit încărcătura de pe „Elizabethville", ați văzut oare vreodată premiul făgăduit?

— Era altceva.

— Perfect, dar ce ați primit?

— Nimic.

— Păi vezi?

— Bine, dar aici există un contract.

— Din gură!

— E totuși un contract.

— Din gură!

— Am să-i mut fălcile!

— Din gură!

Astfel de convorbiri aveau loc între marinari pe cînd se crăpa de ziuă, la 23 iunie, a doua zi după marea recuperare a primelor lingouri.

Vremea se menținea bună. Vălul de neguri, pe care degetele dimineții îl întindeau pe suprafața plată a oceanului, prinse a fumega sub soare dis-

părînd la prima suflare a brizei. Cu cît aerul se încălzea, nori cenușii se decupau la apus. Întrebat ce părere are, Unchiul răspunse că nu-i plăceau de loc.

— Dar sînt subțiri și șterși, Unchiule.

— Ce vedeți nu e negură, băieți.

— Dar ce este atunci?

— Vînt. Acela este vînt.

La 6, scafandrierii urcară pe punte, somnoroși și mirosind a cafea. Mancini și Sodini, amîndoi cu țigara-n gură, și Lenci, cu un biscuit. Lenci îi explica lui Mancini poziția bună de așezare a „turetei".

Mancini coborî în apă pe la orele 7.

Prima cange trimise patru lingouri și multe sterline, care se rostogoliră pe covertă. *Mister* Beck, foarte aferat ca să ia note de ceea ce se întîmpla, sărea de colo-colo, încurcînd munca oamenilor. Dar *mister* Beck era așa de simpatic și de cumsecade, că nici un marinar n-ar fi prăpădit cea mai mică înjurătură pe socoteala lui.

Quaglia era bine dispus. Telegrame de felicitare plouau din toate părțile, mai ales din Italia. Radiotelegrafistul asuda. Cel mai mult avea de furcă cu Beck, care, după fiecare încărcătură de cange, pretindea să comunice cu Londra. Îl înnebunea și Quaglia, care continua să trimită în cabină răspunsuri foarte lungi și noi depeșe, tot foarte lungi și adesea indescifrabile.

Pentru a face vinciurile să meargă mai bine, Mario pusese să se aplice la tambururi o cămașă făcută din scînduri, care să le mărească diametrul. Această inovație, combinată cu munca scafandrierului la despicătura craterului, scurta timpul de ridicare și coborîre a căngii, reducîndu-l la 15 minute dus și întors.

Pentru moment, pescuiau pe latura stîngă a compartimentului, adică în partea înclinată, unde se îngrămădise tezaurul atunci cînd nava se bandase [1]. O dată însă curățat acel ungher, urma să se facă

[1] *A se banda*: înclinarea navei într-un bord sub influența unei forțe oarecare (val, rafală, încărcătură greșit așezată etc.).

extracțiile și în celelalte părți ale compartimentului. Ar fi trebuit să se lărgească breșa și să se utilizeze cângi speciale. Cu siguranță că sterlinele fuseseră așezate deasupra lingourilor, deoarece, la fiecare încărcătură adusă sus, cantitatea lor era preponderentă. O dată, spre amiază, gheara slobozi 1.000 de sterline, împreună cu 6 bare de aur.

— Frumos! strigau marinarii, ca și cum ar fi asistat la focuri de artificii.

Quaglia torcea ca o pisică. Număra, cîntărea și înregistra, împreună cu Beck, controlînd din nou înainte de a pune marfa în pungi, pe care le ținea grămadă sub șezlong. Marinarii și fochiștii aruncau din cînd în cînd cîte o privire spre acel morman de bogăție. În privința aceasta, Scott scrie [1]:

„Era un spectacol patetic să-i vezi pe acești oameni absorbiți de perspectiva unui premiu, ceva ca la vreo 200 de sterline de om, ca și cum de aceasta ar fi atîrnat emanciparea și fericirea întregii lor vieți! Visurile de bogăție pe care ni le făurim din cînd în cînd sînt însoțite de speranța că vom putea face lucruri mari pentru noi și poate și vreun act de generozitate pentru alții. Dar premiul care ar urma să-l primească acești oameni abia dacă le-ar fi ajuns să-și cumpere un costum de haine și să-și poată duce zilele un an..."

Aurul sperie

Quaglia avu și după amiază treabă cu numărătoarea sterlinelor și lingourilor, care se îngrămădeau în săculețele de dedesubtul și împrejurul șezlongului.

[1] *Op. cit.*, p. 277 (n. a.).

În apă coborîse Sodini, si lucrul continuă în același ritm, pînă ce o lespede care împiedica gheara să o ia ceva mai la dreapta a trebuit să fie sfărîmată. Operația ceru cam o oră.

Spre seară se găseau la bord bare și monede în valoare de circa 60.000 de lire sterline.

Se știa că tot argintul fusese așezat pe paiolul[1] compartimentului, în lingouri de 8 kilograme, formînd un total de 40 de tone, care urmau să fie recuperate ultimele...

Părea că vremea s-ar fi înțeles cu scafandrierii. Mișcarea de aer care se anunța în 23 seara, cu nori sumbri la apus și vînt de la sud-vest, își schimbă drumul și dezminți îngrijorarea Unchiului. La 24, în zori, era din nou timp frumos, așa că lucrul fu reluat cu vioiciune.

— Dați-i zor, băieți, să profităm acum cît ne ajută timpul! repeta Quaglia, bătînd din palme. Dați-i zor, că n-o să vă căiți!

Acel „n-o să vă căiți" însemna că premiul urma să fie proporțional cu sforțările cerute, așa că marinarii se puseră pe treabă, muncind din răsputeri; scafandrierii realizau performanțe de necrezut, iar din fochiști curgea sudoarea ca din streșini printre bordajele înfierbîntate.

În zilele următoare cangea începu să pescuiască în gol. Era semn că trebuiau să facă o deplasare. Se scufundă deci Mancini, care raportă că era cazul să se lucreze mai spre dreapta, dar că, pentru asta, ar fi fost nevoie de o lărgire a craterului.

Commendatore-le se opuse, zicînd că, pentru moment, era de ajuns să se lărgească deschizătura atît cît să se poată continua lucrul în punctul obișnuit. În realitate, ce-l preocupa era frica de vreme rea și dorința de a acumula la bord cît mai mult aur, pe care să-l poată arăta lumii.

După ce smulsese o halcă de bordaj din partea dreaptă, cangea reîncepu, deși într-un ritm mai în-

[1] *Paiol*: podina, pardoseala compartimentelor navelor.

cetinit, să pescuiască bare și sterline, pînă ce, spre seară, căzu pe covertă primul lingou de argint. Aceasta confirma că gheara vînase pînă atunci într-o singură direcție. Pentru a face deplasarea, trebuia smuls acoperișul compartimentului [1].

Scafandrierii ajunseseră acum la o îndemînare atît de mare, încît puteau să dea căngii o eficacitate de 10—12 minute dus și întors. Dacă calculăm deci că ea descărca, în medie, de fiecare dată, lingouri și monedă în valoare de circa 5.000 de lire sterline [2], la sfîrșitul zilei de 24, tezaurul scos din „Egypt" se ridica cam la 170.000 de sterline [3].

În dimineața lui 25 soarele ieși tîrziu de după cortina de nori îngrămădiți la est de Iroise, semn că vremea se schimbase. Putea să mai fie frumos încă o zi dacă vîntul care sufla intermitent dinspre coasta bretonă s-ar fi menținut.

Scafandrierii reluară lucrul înainte de a suna ora 7. În prima încărcătură trimisă sus de Lenci se aflau unele resturi de lăzi, cu fragmente alunecate din salon și din cabine, împreună cu cartușe, și un singur lingou de aur.

Ca să înlesnească ghearei să pescuiască la dreapta și deci și în centrul încăperii, nu mai rămînea decît să se desprindă acoperișul. Lenci ceru să i se trimită cîțiva metri de mine. Vizibilitatea nu mai era așa de bună și-i trebui o oră ca să așeze explozivul. Venind la suprafață, zise :

— Curentul e puternic azi. Apele sînt tulburi și valurile mugesc ca niște monștri.

Cînd se întoarse pe epavă, minele făcuseră să sară în bucăți lespezile punții principale, dar îndoiseră unul din cele două frontoane ale acesteia. Le curbaseră înăuntru, împiedicînd astfel cangea să lucreze în centru. Quaglia nu voi să asculte de Mario, care era de părere să se înlăture imediat

[1] Compartimentul măsura : 7,5 metri în lungime, 2,7 în înălțime și 2 în lățime (n. a.).

[2] Circa 12 milioane de lire (n. a.).

[3] Circa 420 de milioane de lire (n. a.).

inconvenientul, ci ordonă să se urmeze recuperarea, fie și la voia întîmplării. Se decisese să ducă la țărm acea primă mare încărcătură de aur, și nu voia s-o facă pe un ocean în furtună. Pe de altă parte, de la Londra, „National Salvage Association" insista mereu prin radio să se grăbească transportarea aurului într-un loc sigur sfătuind să fie debarcat direct în Anglia, ca nu cumva anumiți „oportuniști", nu puțini la număr, și chiar guvernul francez, să formuleze eventuale pretenții asupra unei părți din tezaur. Astfel de neplăceri se mai iviseră, de altfel, și pe vremea recuperării fildeșului. Un oarecare Dupont, la Belle-Île, intentă un proces lui Quaglia pentru nerespectarea unor pretinse drepturi ale sale asupra încărcăturii, pretenții cu totul absurde.

De acord cu agenții londonezi, *commendatore*-le se hotărî să transporte încărcătura la Plymouth, *sous le drapeau italien*[1]. Rămînea numai să stabilească data. Din motive de securitate, n-ar fi trebuit să se aștepte vremea rea, căci distanța pînă la acel port era destul de mare și traversarea Mînecii nu era glumă pe vreme cețoasă și cu maree puternică. Pe de altă parte, Quaglia nu voia să sacrifice călătoriei nici o zi de timp frumos. Mario nu îndrăznea să se amestece. Carli nu i-ar fi spus niciodată că nu are dreptate, iar șeful-mecanic îl aproba întru tot și întru toate din pricina unei blestemate de făgăduieli că-i va mări salariul. Singurii pe care nu-i preocupau astfel de motive erau marinarii. Știau bine că aveau să rămînă marinari și fochiști toată viața și că vor fi nevoiți să lupte ca să-și păstreze serviciul și salariul.

După cele trei zile memorabile, în „Cabina valorilor" pe „Artiglio", lîngă dunetă, socotelile arătau un total de 182 de bare de aur de diferite grosimi, 8.060 de monede de aur curat și un singur

[1] *Sous le drapeau italien*: sub pavilion italian (în limba franceză în original) (n. t.).

lingou de argint. Valoarea totală a acestei prime recuperări putea să se ridice la 190.000 de lire sterline, adică la o sumă de cam 1.330.000.000 de lire la cursul de azi.

Hotărîrea de a ridica ancora pentru Anglia a fost luată pe neașteptate, în seara de sîmbătă, 25 iunie. Quaglia avea în vedere să lucreze cel puțin pînă duminică, dar semnele unei evidente schimbări a vremii pluteau în aer. O unduire prelungită a valurilor, venind dinspre vest, făcea vasul să danseze. Și deci și pe scafandrieri, în fundul craterului. Ceea ce comporta considerabile riscuri.

După amiază marea deveni violentă, așa încît una din parîmele de oțel, care ținea nava contra curentului, se rupse. A rămîne la geamanduri în astfel de condiții era o absurditate. Mașinile erau sub presiune. La orele 6, *commendatore*-le desfăcu larg brațele, și Carli porni la drum.

Capitolul XXVI

AURUL SUB SECHESTRU

„Duminică, 26 iunie 1932, orele 7 dimineața. «Artiglio» înaintează pe o mare netedă, cu ușoare văluri de ceață de jur împrejur. La dreapta noastră, un turn subțire (farul de la Eddystone) se înalță pe o mică insulă stîncoasă, care face impresia că se află în apropierea unui fund jos, cînd, de fapt, navigăm în ape adînci de circa 100 de metri. În fața noastră, micile coline rotunde din Devonshire încet-încet ne deschid brațele. Imense perdele de negură, aurite ușor de primele raze ale soarelui, înaintează departe, deasupra peisajului verde al Angliei.

Trecem de capătul unui dig, deasupra căruia se află o fortăreață rotundă. Carli este pe punte, în cea mai frumoasă uniformă albă a lui. El dă semnalul de oprire. Mașinile își încetinesc mersul pentru prima oară în decurs de 14 ore; «Artiglio» înaintează încet pe suprafața sticloasă a radei, cu pavilionul mare și nou în vîrful catargului. De lîngă ultimul dig de la Mill Bay iată că se desprinde o șalupă și se îndreaptă cu toată viteza spre noi.

Șalupa se apropie de nava noastră, și pilotul urcă la bord. Un omuleț scund, obișnuit să fie ascultat, și încă imediat, se îndreaptă spre Carli și-i pune repede cîteva întrebări.

— Nici o boală la bord? Aveți aur? Foarte bine. Explozive? Asta e altceva.

Carli ar voi să explice, dar micul pilot i-o taie scurt:

— Bine, bine, căpitane. Dați semnalul pentru explozive : pavilionul roșu, căpitane.

Vailante pleacă să caute în magazie, și aduce pavilionul roșu cu coadă de rîndunică, pe care îl înalță la verga cea mai de sus a catargului.

— Nu puteți intra în port cu explozive, căpitane, spune pilotul. Trebuie să mergeți mai întîi la biroul de ancorare, acolo, sub stîncă. Pilotați așadar la stînga ; apoi înainte, cu jumătate viteză.

În cazuri obișnuite, ar fi trebuit să descărcăm explozivele pe un ponton, dar sosirea noastră fusese anunțată. Beck discută cu pilotul, care coboară din nou în șalupă și se duce la căpitanul portului pentru a primi chiar de la acesta dovada prin care se permitea vasului «Artiglio» să intre cu exploziv în port. Quaglia vine pe punte și spune că ar fi vrut să înalțe pavilionul lui «Union Jack», în semn de omagiu adus Angliei. Dar acel pavilion nu se găsea în magazie.

Ancorăm, în așteptarea ordinelor. Plymouth stă în fața noastră liniștit și însorit, în pacea deplină a unei duminici engleze. Deodată, glasuri și strigăte ușoare de femei rup tăcerea. Două șalupe cu bărbați purtînd pălării moi și doamne în toalete de vară roiesc în dreptul pupei și se opresc lîngă bordaje. Sînt domnul și doamna Sandberg cu copiii, contele Buraggi, reprezentantul la Londra al companiei SO.RI.MA., cu contesa și cu alte grațioase doamne. Vizitatorii ar voi să urce la bord, dar regulamentele se cer respectate : nu trecuserăm încă pe la vamă și nu ni se făcuse vizita medicală, așa că șalupele musafirilor au trebuit să se legene mai departe pe ape, lîngă navă.

Pilotul s-a întors cu răspunsul că puteam intra în port (aveam patru ore avans). Ridicăm ancora și repunem nava în mișcare. Locul nostru este în al doilea bazin al docului Mill Bay. Vedem șalupe și oameni în haine negre, cu buchete de flori. Printre aceștia, *sir* Percy Mackinnon, președinte al

«Lloyd»-ului, *sir* Joseph Lowrey, de la «National Salvage Association», *Mr.* I. de Rougemont, funcționari de la vamă, fotografi, reporteri și multă, multă lume.

Quaglia și Carli coboară pe uscat. Se organizează o mică ceremonie. Cei patru tineri modești, cărora li se datorează cel mai mult pentru această zi mare (Mario Raffaelli, Raffaello Mancini, Fortunato Sodini și Giovanni Lenci), sînt prezentați mai tîrziu admiratorilor lor englezi. Poate de-abia acum, pentru prima oară, încep să priceapă că sînt eroii unei mari aventuri...

În mijlocul tuturor acestor ceremonii, șeful vămii de la Plymouth ceru să fie urmat în camera căpitanului. Scoase o hîrtie din buzunar și zise :

— Căpitane Carli, am de îndeplinit o datorie neplăcută. Trebuie să vă informez că încărcătura dumneavoastră e pusă sub sechestru din ordinul mareșalului Amiralității. Aurul trebuie sigilat și ținut la bord pînă la noi ordine. Ordonanța aceasta a fost dată ca urmare a cererii făcute de «Société Nouvelle de Pêcheries à vapeurs» din Nantes. O copie a ordonanței trebuie afișată pe catargul navei.

O tăcere teribilă. Pentru o clipă, Carli avu senzația că se învîrtește cabina cu el. Aurul (aurul lui «Artiglio» !), confiscat de Amiralitatea engleză ! Asta, în loc de : «Bun sosit în Anglia !» Pare-se, după anumite zvonuri, că societatea de pescuit care-l ajutase pe Terme să caute nava «Egypt» în 1926 își reclama acum partea de la SO.RI.MA. ...Aurul fusese confiscat !

Carli își luă bereta și ieși să se consulte cu Quaglia. Nu era însă nimic de făcut, așa că funcționarii vămii fură invitați de Carli să-și facă datoria.

Quaglia se sui pe punte ca să spună echipajului că sechestrul o să fie cu siguranță temporar, fiindcă «Lloyd» va depune o garanție, așa că aurul va putea fi liberat în cîteva ore. (Cazul avea să fie judecat, la timpul cuvenit, de tribunalul Amiralității.)

De altfel, autoritățile engleze făcură tot ce se putea ca să atenueze impresia lăsată de sechestru. În aceeași după-amiază, aghiotantul comandantului-șef din Plymouth veni la bord cu o comunicare din partea Cartierului general naval : amiralul, *sir* Hubert Brand, voia, cu permisiunea *commendatore*-lui, să vină să-i facă acestuia o vizită pe «Artiglio», luni dimineața. Să ne amintim că amiralul francez din Brest nu avusese nici cea mai mică atenție pentru italienii noștri. Quaglia răspunse repede că va fi fericit și onorat să facă el o vizită comandantului-șef. Dar amiralul insistă ca vizitatorul să fie el.

După amiază, tîrziu, veni de la Londra știrea că sechestrul fusese ridicat. Dulgherii și pregătiseră o serie de lăzi în care să fie pus aurul. Barele și sterlinele fură aduse pe punte în saci și așezate în lăzi, spre marea uimire a oamenilor simpli din Plymouth, care nu mai văzuseră o cantitate așa de mare de aur. În total, 21 de lăzi, bine închise și sigilate. Pe fiecare fuseseră imprimate literele S.A. (SO.RI.MA.). Seara veniră hamalii cu cărucioarele, ca să transporte valorile în vagonul special care urma să fie atașat la trenul ce pleca spre Londra către miezul nopții. Oamenii din echipaj încărcau singuri cărucioarele, alergînd cu voioșie în sus și în jos de la navă la debarcader, purtînd fiecare în spate cîte o ladă de circa 70 de kilograme. După ce au încărcat toate lăzile, s-au așezat jos, în grup, lăsîndu-se fotografiați de numeroșii ziariști prezenți. Pe cînd cărucioarele treceau de-a lungul cheiului, deodată o voce de pe «Artiglio» începu să strige :

— Ați uitat ceva, heeeei !

Un obiect negru, murdar, ca o bucată de fier topit, trecu din mînă în mînă, spre a fi aruncat pe ultimul cărucior, fără casetă, nici etichetă. Era singura noastră bară de argint, care se ducea și ea cu prețioasele surori de aur, ca o gheată veche. Și, totuși, avea o valoare de 200 de sterline !" [1]

[1] D. Scott, *op. cit.*, cap. XX (n. a.).

O etapă dureroasă: „Prométhée"

Marinarii și scafandrierii lui „Artiglio" n-avură nici măcar timpul să citească în ziarele engleze știrile privitoare la succesul lor. Quaglia, care pleca la Londra în aceeași seară, dăduse ordin să se ridice numaidecît ancora, pentru a relua lucrul la geamanduri de îndată ce-și vor fi făcut, la Brest, provizia de cărbune și alimente.

„Artiglio" părăsi portul Plymouth spre miezul nopții. Cerul se acoperise cu un ușor văl de ceață, dar vizibilitatea pe mare era destul de bună, așa că vasul putu să se depărteze repede de periculoasele coaste ale Cornwallului. Marinarii nu aveau de lucru. Afară de Amedeo, care era de cart, de timonier și de Unchiul, ceilalți dormeau adînc sub teugă. În zori constatară că au înaintat o bucată bună pe Marea Mînecii. Carli ordonase lui Amedeo să țină drumul spre Ouessant, voind să treacă pe la geamanduri, ca să se asigure că toate se aflau la locul lor. Era perioada de flux, și ei voiau să profite de aceasta ca să facă în grabă, la Brest, aprovizionările, precum și reparația bigii principale, al cărei tambur începuse să-și facă iar de cap.

La 2 după amiază zăriră geamandurile. Le numărară. Erau toate. De astă dată, cu toată negura care bîntuia în acea zi de 26, nici un vapor nu se împiedicase în ele. Singura supărare era vremea: nori grei, împinși de vîntul obișnuit de sud-vest, creșteau la orizont. Carli ordonă să se cîrmească spre uscat.

— A fost frumos prea multă vreme! îi spuse el lui Mario, care nu-și mai lua ochii dinspre sud-vest, de unde sufla *libeccio*.

Mario se tot gîndea la modul de recuperare a sterlinelor împrăștiate pe fundul camerei. Cîngile construite de Gianni, oricît de perfecte și de bine montate, nu ar fi fost niciodată în stare să apuce

sterlinele. Atunci cînd le concepuse, Gianni credea că lingourile și monedele se găseau în lăzi speciale, solid construite. Numai ceva mai tîrziu își dădu seama că lemnul de la aceste lăzi putrezind, conținutul se împrăștiase. Dar pe atunci Gianni avea alte planuri, și anume acel proiect măreț de a recupera în bloc toată camera valorilor.

Ideea unui instrument special îi umbla acum prin cap lui Mario ; o unealtă care să corespundă exact scopurilor sale. Ba chiar și văzuse ceva în genul acesta într-o revistă tehnică, deși acolo avea cu totul altă destinație. Ideea însă era aceeași : folosirea forței de aspirație generată de vidul pneumatic. Îi vorbise lui Quaglia despre asta, și *commendatore*-le îi dăduse mînă liberă să facă tot ce ar fi fost necesar. Ba îi și spusese, înainte de a pleca : „Începe prin a construi un model în șantierul de la Brest".

Cînd ajunseră în port, vremea era, hotărît, spre furtună. Vîntul de sud-vest ținu 3 zile. Încetă la 30 iunie, și la 1 iulie se părea că va fi din nou timp frumos, dar, în loc de asta, începu să plouă.

La 6 iulie cerul se limpezise. Era perfect senin, cu un soare strălucitor. Totuși, se aflau în perioada mareelor, așa că „Artiglio" fu silit să ancoreze pentru alte 6 zile. Quaglia telefona continuu de la Londra. Carli își mînca sufletul, iar Mario își petrecea ziua pe șantier, unde se construia noua unealtă.

În ajunul plecării (era reflux în noaptea aceea și timpul se menținea bun) fură pe neașteptate chemați la telefon din partea marinei franceze. Submarinul „Prométhée", în timpul manevrelor flotei, din cauza defectării cîrmelor orizontale, rămăsese la fund în largul portului Cherbourg, nelăsînd celor 72 de oameni ai echipajului nici o portiță de scăpare.[1] „Prométhée" era un submarin experimental, singurul model proiectat de tehnicieni pentru marile adîncimi. Fusese primul său marș. Pentru a salva oame-

[1] E. Ellsberg, *Men under the sea (Oameni sub apă*, „Dodd-Mead & Co.", New York, 1950, p. 295 (n. a.).

nii, ar fi trebuit să se taie imediat, cu flacără oxhidrică, toată prova, care ieșea la nivelul apei pe o lungime de cîțiva metri. Autoritățile militare s-au opus imediat acestei idei, adresîndu-se scafandrierilor de pe „Artiglio", care, cu toate strădaniile depuse, ajunseră la nordul peninsulei Cotentin cînd cei 72 de nenorociți încetaseră de mult să mai ceară ajutor. Operațiile de recuperare fură lungi, grele și obositoare. E de ajuns să spunem că, în această împrejurare, Raffaello Mancini a bătut categoric recordul de durată cu scafandrul semirigid (de cauciuc), rămînînd sub apă, în timpul unei singure imersiuni, 6 ore consecutiv.

Cînd „Artiglio" întoarse prova spre geamandurile sale, cerul, care pînă atunci se menținuse senin, începu să se înnoreze.

— O să ancorăm, fie ce-o fi, deasupra „Egypt"-ului și o să așteptăm să treacă vremea rea, spusese Carli. Nu putem să ne băgăm iar în vizuină.

Își făcuse însă socotelile fără să țină seama de noul oaspe. Abia ajuns la geamanduri, fu silit să o șteargă cu toată viteza spre uscat, căci „Trei-șase-nouă" se dezlănțuise cu furie.

Vijelia dură 9 zile, iar în perioada de calm ce urmă începu mareea, silind pe oameni să rămînă în port alte 3 zile.

— Fiți siguri că, după ce se termină mareele de lună plină, o să avem din nou vînt și mare agitată, ziceau oamenii.

Și așa s-a și întîmplat în anul acela. Iulie era pe sfîrșite, cînd vîntului și mareelor le urmă negura.

Acum noul instrument era gata : un tub mare de oțel, înalt de 4 metri, lat de 90 de centimetri pe 3 centimetri grosime. Cîntărea 5 tone. Partea inferioară se subția pe circa o jumătate de metru, ca o pîlnie răsturnată, terminată cu un orificiu de 30 de centimetri, închis printr-o ferestruică de cristal perfect etanșă. La șocul cu obiectele ce urmau a fi recuperate, acționa automat un piston care spărgea

ferestruica ; atunci, diferența de presiune între cea din tub (presiunea atmosferică normală) și cea a fundului mării la adîncimea de 130 de metri (egală cu 13 atmosfere) producea o aspirare atît de violentă, încît tubul trăgea, împreună cu apa, orice obiect care s-ar fi găsit în apropierea gurii sale. Pentru a permite mașinii să absoarbă și lateral, la baza ei se deschideau 30 de ferestre mici, de 30 pe 10 centimetri. Date fiind caracteristicile sale, mașina fu botezată „sugătoarea". Nimeni dintre cei de la bord nu întrevedea ziua cînd unealta va fi pusă la probă. De altfel, nu toți erau convinși că va da vreun rezultat. Iar vremea, în primele zile ale lui august, avea să se strice și mai rău. La Brest lumea spunea că nu-și aduce aminte să mai fi apucat vreun anotimp așa de urît. De-a lungul coastei, plajele, care de obicei în acea perioadă mișunau de vilegiaturiști, erau aproape pustii.

Miercuri, 3 august, vîntul de sud-vest încetînd, iar valurile care devastaseră coasta liniștindu-se, Atlanticul începu să strălucească în soarele cald de vară. Aceasta coincidea încă cu refluxul, așa că trebuiră să aștepte pînă la 7 ale lunii. Anul acela parcă era un făcut : cînd sosea perioada bună dintre două maree, se strica timpul ; iar cînd oceanul se mai îmbuna, trebuiau să amîne ieșirea în larg din cauza unor curenți aduși de fluxuri și refluxuri, care făceau imposibilă orice ieșire în larg.

Joi, totuși, ieșiră. La 6 dimineața se și găseau deasupra lui „Egypt". Furtunile rătăciseră două geamanduri, care fură înlocuite. La 10, Mancini se cufundă. Ceea ce Quaglia nu permisese odinioară (adică în timpul primei recuperări), și anume, dărîmarea completă a acoperișului, acum devenea inevitabil dacă voiau să scotocească cu „sugătoarea" toate unghiurile camerei.

Intrase mult nisip înăuntru. Pereții laterali erau curbați spre interior și exista riscul ca, smulgînd complet plafonul, pereții să se apropie, să se închidă și să formeze alt tavan. Oricum, însă, acoperișul era

sortit să fie scos. Mario hotărî smulgerea lui treptată, paralel cu munca de recuperare, astfel ca pereţii să se închidă, eventual, în spaţiile gata curăţate. De aceea hotărîră să înceapă din latura „coşurilor de sobă" (aşa era numită partea de jos a camerei de valori, mai bine zis partea dinspre pupa), care părea mai solidă în apropierea traverselor.

Mancini lucră mai întîi la degajarea terenului. După-amiază el fu înlocuit cu Sodini, care continuă să trimită sus amestecături de lucruri încurcate unele într-altele, scîndurele, pînză de sac, noroi şi alge, multe, multe alge.

Sperau să atace în dimineaţa următoare, dar avură surpriza neplăcută a unui cer coborît şi negru, cu furtuna plutind în aer. Barometrul era aşa de scăzut, încît pierdură pînă şi speranţa de a aştepta izbucnirea furtunii, ancoraţi la geamanduri. Fulgerele şi săgetau de la apus. Carli nu voi să aştepte ca marea să se umfle, şi întoarse pupa.

Capitolul XXVII

NIMIC DE FĂCUT ÎMPOTRIVA VREMII RELE

Goniți de furtună, oamenii lui „Artiglio" ajunseseră, datorită experienței, să nu mai formuleze nici un fel de previziune asupra zilei de plecare. Unica lor grijă era aprovizionarea cu apă, cărbune, exploziv (trinitrotoluen în formă de săpunașe), cornete (adică cilindri metalici pentru preparat mine), coloniale, ouă, carne congelată, supă, legume, conserve, biscuiți etc.

O altă grijă erau reparațiile, căci totdeauna se găsea ceva care nu mergea sau care nu mergea tocmai bine : piese de schimbat la mașini, cabluri de matisat [1], tuburi de căldări de curățat, palanuri, vinciuri, raiuri de uns, instrumente de pus la punct, brațe de macara rupte, balize deformate, tambure stricate etc. Erau, de fapt, atîtea de făcut ! O dată terminate și aceste reparații, se intra în faza așteptării propriu-zise. O adevărată pîndă ; cu ochii ațintiți în fiece clipă la barometru.

În orașele și țările de coastă, barometrul este instrumentul cel mai popular. Acolo, orice chelner de cafenea poate să-l consulte și să-i cunoască cele mai mici variații. Pînă și cei mai mărunți pescari de sardele, care se laudă că adulmecă din aer schimbările vremii, au, mai toți, un barometru la bord.

[1] *Matisare* : împletirea capetelor fibrelor din care este confecționată parîma (cablul) cînd aceasta este deteriorată sau cînd i s-a îndoit un capăt pentru a se face ochi.

Vijelia a bîntuit pînă sîmbătă noaptea ; duminică, 7 august, soarele strălucea destul de limpede, marea însă se rostogolea încă, şi barometrul rămînea tot jos. Mario şi Carli se hotărîră, fie ce-o fi, să încerce, chiar dacă n-ar fi fost decît ca să arate *commendatore*-lui că au bunăvoinţă. Luni, spre orele 8, luară drumul spre Le Goulet, cu tot şirul de nori de la orizont. Marea nu era dezlănţuită, dar tălăzuirea era grea şi curentul te ducea departe.

La 7 se legară la geamanduri. Soarele, aci se ascundea, aci se ivea din nou. Lenci se afundă şi provocă explozia cîtorva mine pentru a detaşa partea din acoperiş care împiedica lucrul. Tablele erau însă prinse puternic în nituri, într-o structură întărită [1] ; aşa că rămaseră ca şi neatinse. Pe lîngă aceasta, şarjele de exploziv erau acum reduse, de teamă să nu spargă pereţii, şi aşa destul de încovoiaţi, ai camerei. Mario îi sugeră lui Lenci să încerce să slăbească strînsoarea printr-un şir de mici mine, puse de-a lungul încheieturii bătute în nituri care traversa camera, permiţînd astfel cängii să smulgă tablele rebele. Cei doi metri de mine preparaţi de Amedeo fură trimişi jos, încetul cu încetul. Lenci comunica însă că nu le poate găsi din cauza vizibilităţii destul de slabe, ca şi din pricina unor curenţi impetuoşi. Puternica tălăzuire complica şi mai mult lucrurile, impunînd „turetei" un dans primejdios în mijlocul epavei. În alte momente, Mario n-ar fi pregetat să comande „ridicaţi scafandrierul". Acum, el se aplecă asupra cornetului şi-l întrebă pe Lenci :

— Ce zici ? Vrei să încerci ? Te simţi în stare ?

— De simţit, mă simt, dar nenorocirea e că se lucrează încet şi prost. Ar trebui să vezi cum dansăm, şi eu, şi minele !

— Îţi trimit jos o greutate. Pune-o deasupra dacă poţi.

[1] *Structură întărită :* element de rigidizare a corpului navei cu dimensiuni mai mari decît cele normale.

— Nu, trage mai bine prăjina sus, ca s-o fixăm la bord.

A fost nevoie de o oră și jumătate pînă ce încărcăturile să ajungă la locul lor. Lenci veni sus la 11. Mario făcu contactul și urmări explozia ; tromba de apă se sparse la cîțiva metri, împrăștiind un miros înțepător de fum.

Explozia scosese plăcile din încheieturi, dar Lenci nu era sigur că ele se vor detașa cu totul. Acuma trebuia umblat încet cu cangea, ca să nu provoace neajunsuri în compartiment. La prima zguduitură, placa ridică un fel de buză răsfrîntă pe o lungime de 70 de centimetri, dar în partea de lîngă structura întărită ea opuse rezistență. Era necesară o altă șarjă de exploziv, dar Mario, la ora douăsprezece și jumătate, ordonă să se suspende lucrul.

După amiază coborî Sodini, și-i trebuiră două ore ca să aranjeze explozivul. Între timp marea se umflase. „Artiglio" se clătina așa de tare, încît Mario, cu toată părerea contrarie a lui Fortunato, ordonă să se readucă sus minele și scafandrierul. Vijelia plutea în aer. Abia avură timp să intre în rada de la Le Goulet, că se și dezlănțui una din acele furtuni de care se tem, pe ocean, chiar și transatlanticele.

La pescuit de batogi

Libeccio, vîntul de sud-vest, suflă de la 9 la 11 august. Apoi încetă, cerul se înseninâ, dar marea clocotea încă, înfuriată.

Către miezul nopții de 14 august, „Artiglio" porni sub un cer înstelat, într-o atmosferă moartă, foarte caldă. Lăsînd în urmă semaforul de la Pierres Noires, vasul, la primele licăriri ale aurorii, se și găsea la înălțimea farului de la Ar Men, care lumina intermitent, alternînd cu cel de la Creach, pe digul de la

Ouessant. Curățată de briza ușoară dinspre est, marea se întindea liberă și plată. La răsăritul soarelui se și vedeau geamandurile. Carli, care le repera cu binoclul, îi asigură cu plăcere că rezistaseră toate la suflul puternic al vîntului de sud-est. Pescărușii planau solemni. Semn bun. Ajuns deasupra lui „Egypt", „Artiglio" începu să manevreze în cadrilaterul de geamanduri. În mai puțin de o jumătate de oră se legase la balize și aștepta să înceapă munca. Mario era voios și plin de vervă. Îl întîmpină pe Mancini, care venea în ținută de imersiune, zicîndu-i :

— Curaj, Raffaello ! Să dăm o mînă de ajutor tablelor ălora, ca să se detașeze odată ! Dacă merge, încercăm astăzi „sugătoarea". Vezi de așază explozivul sub buza răsfrîntă a plăcii.

Mancini coborî pe fundul mării și transmise că vizibilitatea era bună, curentul nu prea supărător și acea buză de tablă se vedea. Aștepta deci șarja de exploziv.

— Trimite-mi-o ancorată de o lespede de fontă. Începem cu asta, zise el.

Reuși de fapt s-o așeze sub buza răsfrîntă după un sfert de ceas.

— Azi e ziua batogului. Trec pe aici ca sezoniștii pe promenada de la Viareggio !

Întîlnise, mai întîi, cam la 60 de metri, un banc enorm de heringi, urmăriți de niște batogi foarte lacomi, cu gurile căscate ; apoi, la 100 de metri, se găsise față în față cu un pește-diavol, cu cap foarte mare, în căutarea unui loc nămolos, unde să atragă alți pești grație perfidelor lui antene. La 130 de metri și mai bine, adică pe fundul craterului, se văzu asediat de un roi de batogi. Procesiunea se tot învîrtea acolo înăuntru ca întru împlinirea unui rit.

„Stați numai, stați acolo, și o să vedeți, în curînd, ce mai lovitură !" le zicea în gînd Mancini.

După ce potrivi minele, fu ridicat spre suprafață. Pe măsură ce urca, o imensă faună marină rotea în

jurul lui. Erau pești-cu-ac, pești cu cap lung și subțire, mici hipocampi care-și purtau puii într-un buzunar la pîntece, după moda cangurilor, apoi pești-zburători, iar după asta, „negura". Apa redeveni pe neașteptate limpede, ceea ce însemna că un nor trecea la foarte mare înălțime, prin dreptul soarelui; apoi, treptat, se întunecă iar, pentru ca din nou, puțin cîte puțin, să redevină clară: semn că se găsea la vreo 30 de metri de suprafață. O lumină bruscă îl făcu să închidă ochii. Pătrunse prin cele 5 ferestruici de cristal, izbucnind în plin soare.

Cînd i se luă capacul, Mancini ceru o țigară și spuse:

— Fiți cu ochii pe batog, băieți! Erau sute jos. Pregătiți șalupa și fiți gata. O s-avem în curînd pește proaspăt.

Judecînd după numărul de batogi aruncați la suprafața apei, cu șira spinării ruptă, explozia fusese, probabil, cam tare. Asta îl puse pe gînduri pe Mario, care voia să fie coborît numaidecît Mancini, ca să vadă ce se întîmplase. Nici nu se uită măcar la peștii pe care Fausto și Vailante îi culegeau, duși de curent. Ba chiar și strigă să-i lase dracului. Era nervos, și toate îl înfuriau.

Mancini fu coborît și, puțin după aceea, comunică, cu glas voios, că totul ieșise bine: placa zăcea scoasă din încheieturi pe aproape toată lungimea ei; structura întărită se spărsese în măsura dorită, iar pereții camerei se încovoiaseră în aceeași măsură și în același loc.

— Foarte bine! spuse ușurat Mario. Și imediat adăugă voios: Să-ți trimit atunci cangea?

— Sigur, trimite, trimite!

Curentul sufla acum cu putere, așa că a fost nevoie de multe încercări pînă ce cangea să fie dirijată deasupra tablei. La prima scuturătură, niturile săriră de parcă ar fi fost o rafală de mitralieră. A doua placă însă, cea de lîngă colțul inferior al acoperișului, era mai rezistentă. O prinse atunci în

gheare pe latura cealaltă. Placa cedă şi, ieşind afară, ridică un nor de rugină. Acum şi acea parte a camerei era degajată, permiţînd atît cangei, cît şi „sugătoarei" să pescuiască în ungherul cel nou.

Deşi era sub apă de 5 ore în şir, Mancini insista să încerce imediat „sugătoarea". Iar Mario ardea şi el de nerăbdare să cunoască randamentul uneltei sale. Dar sunase de amiază. Şi-n ultima vreme marinarii se arătau obosiţi, istoviţi, iar bucătarul venea mereu să behăie pe punte că se arde mîncarea. Mario bătu deci din palme şi puse să-l scoată pe scafandrier la suprafaţă.

Efectul „sugătorii"

Sfîrşiră degrabă cu masa, fiindcă toţi doreau să cunoască, cît mai iute, capacitatea „sugătorii", atîrnată acum de bigă, în locul cängii.

— Desigur, dacă ar putea „suge" sterline şi lingouri, ar fi o invenţie faină, îşi ziceau marinarii, care nu prea înţelegeau ideea unei forţe bazate pe diferenţa de presiune între exteriorul şi interiorul unui tub.

— Daţi-mi cel puţin răgaz să fumez o ţigară, se tînguí Lenci, desfăcîndu-şi braţele.

În realitate, nimeni nu-l zorise ; dar toţi se îndreptau spre locul lor de lucru.

— Fumează în tihnă şi odihneşte-te, îi zise Mario, dar nici el nu înceta să se plimbe în sus şi în jos pe lîngă parapet.

Agăţată de macara, „sugătoarea" semăna cu un salam, sau, ca să rămînem în domeniul nostru, cu o imensă butelie de oxigen.

Cînd Lenci intră în „turetă", avea chef de glumă. Povestea de-ale lui, rupîndu-şi fălcile de rîs. Apoi zise :

— Ei, băieți, dar dacă o „suge" atîta încît să facă o gaură la fund? Atunci o să trebuiască să inventăm o scuipătoare! Și rîzi.

Continuă pe același ton în timpul coborîrii. Hohotele lui erau așa de zgomotoase, încît se auzeau departe prin casca de la telefon.

Metodele și experiența acestor oameni ajunseseră atît de perfecte, încît le permiteau să nimerească exact, pe un pătrat nu mai mare de o jumătate de metru, cu toate deplasările navei și mișcările geamandurilor balotate de curenți. Cînd Giovannino ajunse la fund, ordonă cîteva manevre pentru a-și găsi poziția cea mai potrivită, și anume pe flancul și imediat deasupra deschizăturii craterului. În sfîrșit, transmise pentru prima oară noua comandă:

— Dați drumul „sugătorii"!

Tubul fu împins peste bord. La bigă stăteau Duilio și Vailante. Del Pistoia manevra vinciul. Mario ridică brațele spre cer, ca un călugăr franciscan, așteptă o clipă și-apoi le coborî cu palmele întoarse în jos. Fără să se mai uite spre Del Pistoia, îl ghida făcînd în aer cercuri ușoare cu arătătorul întins. Dacă arătătorul încetinea, încetinea și Del Pistoia mersul tamburului, dacă mîna se deschidea, Del Pistoia oprea. Și așa mai departe.

Cu un soare ușor voalat, care începea să coboare, vizibilitatea pe „Egypt" devenise bună. Lenci văzu „sugătoarea", mai precis vopseaua de ceruză cu care o pitorase Amedeo la bord. Se afla la 4 metri deasupra „turetei", puțin la dreapta. Cu ordine precise, conduse unealta deasupra noii deschizături și se asigură că va pătrunde fără să se izbească de margini. Fluxul însă, acolo jos, nu era statornic, așa că se putea ușor greși unghiul.

— Mola! strigă el.

„Sugătoarea" coborî. Părea c-o să pătrundă cum trebuie, dar în loc de asta, se izbi de buza despicăturii, și percutorul sparse cristalul. Aspirația violentă ridică un nor de rugină și de nisip.

— Porcăria dracului, a ieşit prost! zise Lenci. Trageţi-o sus şi schimbaţi geamul.

— Nu-i nimic, răspunse Mario, ţi-o trimitem îndată înapoi.

Nici nu trecuse un sfert de oră, şi Mario îl şi avertiza:

— Fii atent să nu se lovească de parîma ta. Cînd o să coboare, dirijează-te după oscilaţiile „sugătorii", nu după curent. Înţelegi?

— În regulă, dă-i drumul!

Acum stătea cu faţa lipită de geam. Cînd zări semnele albe, ordonă să fie lăsată în jos încetişor. „Sugătoarea" oscila. Lenci calculă cu atenţie amplitudinea deplasărilor pe baza distanţei care separa corpul „sugătorii" de punctul în care aceasta ar fi urmat să se precipite. Aşteptă deci ca „sugătoarea" să-şi fi împlinit pendularea în sens contrariu şi, cînd urma să se întoarcă, strigă:

— Mola!

Nici de data aceasta nu ieşi bine. Baza tubului, ştergîndu-se în trecere de pereţii deschizăturii, făcuse să cadă percutorul pe ferestruică în momentul cînd instrumentul se afla în afara camerei.

— E greu, Mario! Cum am putea să ghicim momentul propice?

Mario îi spuse să stea liniştit. Avea să schimbe cristalul, şi între timp apa avea să se limpezească.

La a treia probă, „sugătoarea" nici nu ajunse pînă la el. Abătută din drum către prova de curentul puternic, ea se izbi de structurile punţii bărcilor, lîngă care se şi descărcă. Trebui s-o urce din nou, ca să-i schimbe ferestruica.

La a patra încercare, Lenci se apucă să studieze cu calm amplitudinea oscilaţiei; curentul era acum mai puţin impetuos, vizibilitatea mai bună.

— Sînteţi gata? întrebă el. Apoi adăugă: Mola!

„Sugătoarea" reuşise să pătrundă, trecînd prin despicătură. Lovindu-se însă de fund, percutorul sparse din nou cristalul. Contracurentul fu aşa de puternic, încît pereţii camerei începură să vibreze,

ca și cum ar fi fost străbătuți de un curent electric de înaltă tensiune.

— A mers bine, comunică Lenci. Învîrtiți, învîrtiți, dar încet.

Cînd „sugătoarea" fu scoasă din cameră, Lenci observă cu groază că mii de sterline cădeau ca ploaia în toate sensurile, asemenea unei cete de peștișori aurii.

— Oprește, oprește, ne fug toate! începu el să strige cu disperare.

— Ce zici? Ce s-a întîmplat? întrebă Mario.

Lenci îl lămuri că mii de sterline scăpaseră din priză și că, din fericire, cea mai mare parte plouase îndărăt în cameră. Poate că instrumentul nu funcționa.

— Vedem noi cînd o fi la bord, zise Mario.

La bord așteptau toți cu neliniște. Cînd tubul imens veni la suprafață, cîteva sterline sclipiră în spuma mării, dispărînd, în zigzag, spre adîncuri.

— Repede, repede! comandă Mario.

Ridicată la bord, „sugătoarea" fu depusă pe punte. Pentru a fi golită, trebuia să i se scoată capacul, mare cît un om, așa că într-adevăr trebuia introdus acolo un om ca s-o golească. Se băgă Giulio, care era mai subțirel. Cînd ajunse înăuntru, dădu un țipăt:

— Maică Preacurată, băieți!

— Ce s-a întîmplat? Vorbește!

— E plină, plină ochi, plină cu aur! Așteptați să-l ridic spre mine, și-apoi îl scot eu afară.

Interiorul tubului nu era neted. Mario spusese constructorilor să aplice pe pereții dinăuntru o serie de jumătăți de pîlnii sau palete, care să împiedice sterlinele și lingourile, o dată aspirate, să alunece afară în timpul imersiunii, așa că, pentru a ajunge la fundul pîlniei, trebuia să se scotocească mai întîi părțile superioare. Cînd Giulio începu să răstoarne cu pumnii sterlinele, nici unul nu-și credea ochilor. Erau așa de multe! Prea multe! În această primă imersiune au putut număra 14.000 de

bucăți ! Plus 8 lingouri de aur și cîteva „limbi de pisică" [1].

Explicația privind pierderea monedelor în momentul cînd „sugătoarea" părăsea camera deveni clară și simplă : coroana cu baza tronconică se umpluse așa de mult, încît, la primele oscilații, lăsase să scape o parte din încărcătură. Era necesar să se proiecteze imediat un nou mijloc de reținere și, înainte de toate, un sistem mai convenabil de spargere a ferestruicii.

Un banc des de ceață, neobișnuit în acel anotimp, prinse a se ridica dinspre Ouessant. Mario se sfătui cu Carli.

— Dacă am profita de asta ca să ne întoarcem la Brest, să reparăm „sugătoarea"?

Carli, care, de altfel, primise ordine precise de la Quaglia să evite orice risc atîta vreme cît erau cu aurul la bord, temîndu-se de un sfîrșit asemănător cu cel al „Egypt"-ului în mijlocul negurii, nu găsi nimic mai bun decît să sprijine ideea lui Mario.

Și o ghiciseră. Negura mare dură, de fapt, cîteva zile, și pe drumul respectiv se și ciocniră două nave. Din fericire, fără victime.

Și mister Beck spusese la fel : „Aur sau plumb, pentru ei, totuna !"

Joi, 18 august, spre ora 6, „Artiglio" sosi la geamanduri. Era o dimineață splendidă. „Sugătoarea", care se legăna atîrnată de brațul macaralei, purta semnele modificărilor care i se făcuseră. Îi fusese

[1] Pe lîngă lingouri de 12, 9, 6, 3 și 1,5 kilograme, erau și plăci subțiri, nu mai lungi de 10 centimetri și grele de 300 de grame. Din cauza formei lor rotunjite și muchiilor ascuțite, marinarii le botezaseră *„lingue di gatto"* (limbi de pisică) (n. a.).

dublată capacitatea de a reține obiectele, înălțîndu-i-se cu 40 de centimetri partea conică de deasupra bazei ; în interior, în loc de două pîlnii concentrice, avea acum trei, contrapuse, mai mici, spre a se evita vreo risipire a încărcăturii. Demontarea lor era simplă și se putea efectua repede, un om putea intra în interior cu ușurință. Cea mai importantă modificare fusese însă înlocuirea dispozitivului automat de declanșare prin percuție, sistem incomod, cu un altul mai practic, electric. La momentul voit, printr-un detonant amorsat electric, se obținea spargerea cristalului. Spre a se evita ca ferestruica să rămînă numai parțial plesnită sau spartă, Mario comandase cristale special prelucrate, care urmau să se fărîme cu ușurință în bucăți minuscule. Unicul dezavantaj al noului sistem era că scafandrierul trebuia evacuat în momentul exploziei.

La șapte și jumătate coborî Mancini. Vechea lui experiență și fluxul îl ajutară să găsească, în cîteva minute, cel mai bun loc de observație. Nu trecuse un sfert de oră, că și ceru „sugătoarea". La bord, oamenii așteptau cu neliniște să afle debitul noului instrument ; 130 de metri îi despărțeau de tovarășul lor, dar instinctul îi făcea să privească în jos. Scafandrierii parcă vedeau aievea tot ceea ce Mancini avea în fața ochilor în acel moment precum și modul în care acesta se putea orienta în cercul acela singular, de 7—8 metri diametru ; ceilalți, însă, marinarii, mecanicii, se lăsau purtați de fantezie, care le vorbea în limba lucrurilor cunoscute doar din auzite.

În ziua aceea Mancini putea distinge la circa 4 metri. Soarele jos și un văl ușor de ceață favorizau vizibilitatea la fund. Cu comenzi scurte și precise, el făcu în așa fel încît „sugătoarea" să cadă chiar lîngă deschizătură. Acum nu se mai temea de o descărcare din pricina vreunei izbituri. Se simțea destul de la largul lui încît să se poată

dedica feluritelor încercări proprii muncii de scafandrier în „turetă". Cînd fu sigur că „sugătoarea" oscila în direcția propice, ordonă să i se dea drumul. Cu unele mici ciocniri, aceasta se strecură în despicătură, dispărînd pe jumătate în cameră.

— A nimerit? întrebă Mario.

— Da. Dă-i înainte!

Ajuns la bord, Mancini nici măcar nu ieși din „turetă". Cînd i se luă capacul, el ceru o țigară și un pahar cu apă. Dinamul se și afla în acțiune. Înainte de a uni cele două fire ținute fiecare în cîte o mînă, Mario se întoarse spre toți ceilalți. Era un moment mare pentru el.

— Sîntem gata? întrebă încă o dată.

— Gata, gata! răspunseră oamenii.

Mario împreună mîinile. Nu trecu un minut, și auziră bușitura caracteristică sub chila navei, iar îndată după aceea văzură apărînd o imensă bulă de aer, care răbufni la suprafață, plină de fum negru și de fulgere.

— A mers, a mers! strigară oamenii.

— Încet, încet! Să vedem mai întîi dacă mașina a funcționat, zise Mario.

Se întoarse spre Duilio, care sta la vinci, și-i făcu semn să ridice „sugătoarea" încetișor. Cînd apărură primele semne albe pe parîmă, Mario înălță brațele pentru a-l avertiza pe Duilio să încetinească și adăugă:

— Atenție! E gata să atingă suprafața! Învîrtește înainte! *Bo!*

În clipa ieșirii din apă, tubul era supus unui contracurent. Era momentul în care sterlinele puteau cel mai ușor să alunece afară.

— Dă-i acum! ordonă Mario în momentul cînd contralovitura se atenua prin ieșirea din val. Învîrte! Învîrte iute!

„Sugătoarea" începu să se legene la cîțiva metri peste parapet. Pericolul de a se ciocni de bordaj se putea evita alegînd cu precizie momentul.

— Trage! Încet! zise Mario.

Operația era terminată. O dată instrumentul culcat pe punte, oamenii se grăbiră să deșurubeze cele zece degetare care blocau capacul superior.

— E rîndul tău să intri înăuntru, îi zise Giulio lui Fausto.

O făceau cu rîndul, căci era o operație care nu plăcea nimănui : se umpleau pe mîini, pe față și pe haine de rugină, noroi și alte porcării.

Din exclamația lui Fausto înțeleseseră că mașina funcționase bine. Au scos, și de data asta, brațe întregi de bare de aur și nenumărați pumni de sterline.

— Nu se poate să fi scăpat vreo monedă, pentru că pîlnia e plină numai pe jumătate, comunică Fausto.

După ce o curățară, constatară că „sugătoarea" adusese la suprafață 7.300 de sterline, 6 lingouri și multe cartușe de armă automată „Patialia". [1]

Mario era radios.

— Ar trebui să udăm evenimentul, propuse unul din echipaj. Un sfertuleț de vin de om nu strică.

Mario se întoarse spre Carli cu un surîs care spunea totul. Dar căpitanul, care răspundea, la bord, de interesele patronului, obiectă că rațiile erau numărate... și alte scuze de felul acesta. Fețele se înăspriră. Ca să le însenineze, Mario promise că la masa de seară vor primi mica lor gamelă plină peste dunga obișnuită. Marinarii nu răspunseră nimic. Dar își ziseră între ei : „Pescuim aici aur cu lopata și ni se refuză un pahar de vin ! Cine a mai văzut atîta aur la un loc ? Ți se pare că trăiești într-un vis. Dar dacă deschizi ochii, vezi că ți se refuză chiar și un pahar de vin ! Și cînd te gîndești cît ducem în spate și cît trudim de patru ani pentru

[1] Mancini îmi povestea că nu rareori lingourile de aur, în special cele de 1,5 kilograme, ca să nu mai vorbim de „limbile de pisică", erau fragmentate de puternicele palete ale „sugătorii". Aceeași soartă o aveau și lingourile de argint, cu mult mai puțin ductile (n. a.).

o clipă ca asta! Ăia au devenit putrezi de bogați peste noapte, și noi tînjim după un sfert de vin! Ce-o să se întîmple atunci cînd o să ne cerem premiul?"

Mario se făcea că n-aude, iar Carli se suise pe punte exclamînd:

— Cum este cu putință ca cineva să nu se gîndească decît la vin?

Unchiul, care-l auzise, îi răspunse fără răutate:

— Ei, comandantule, cîteodată e nevoie de atît de puțin ca să-i mulțumești pe muncitori! Pentru ei, acel pahar de vin avea importanță. Nu trăim decît o dată, nu-i așa? Azi sîntem, și mîine putem să nu mai fim. Ce-i atunci un pahar de vin?

— O să-l aveți la masă, n-ați auzit?

— E altceva, comandantule. Trebuia să-l dați imediat. Uneori face mai mult gestul decît lucrul. E lămurit?

— Prostii!

— Te înșeli, comandantule, nu sînt prostii. Dimpotrivă, sînt lucruri foarte serioase.

— Dacă ar fi după ei, ar bea mereu.

— Nu, n-ai înțeles nimic, nu poți înțelege, căpitane. Regret că trebuie s-o spun, dar dacă nu înțelegi anumite lucruri, o să existe totdeauna un zid între dumneata și muncitori.

— Prostii, prostii, Unchiule! i-o tăie scurt Carli, întorcîndu-se jos.

Nu voia să se arate supărat și, pe de altă parte, înțelegea cît adevăr era în cuvintele bătrînului. Că doar și el era marinar.

Pe punte nu mai găsi mutre îmbufnate, ci oameni care nici nu se mai uitau la el, care îl tratau cu aceeași atenție ca pe mătura de la picioarele bucătarului.

Mancini era gata să se întoarcă jos. Coborî. „Sugătoarea" îl urmă aproape imediat. Îi trebuiră 20 de minute ca s-o dirijeze înăuntrul camerei, apoi ceru să fie readus la suprafață.

Marinarii rămaseseră fiecare la postul său. Se părea că nu mai participau cu aceeași pasiune la faza de încheiere a operației. Mario aruncă o privire jur împrejur. Dinamul din sala de mașini era gata să atingă turația maximă. Cînd mecanicul-șef strigă „sîntem gata", Mario așteptă un moment, apoi apropie capetele firelor. Explozia lovi sub chila navei, relativ slab în raport cu șarjele întrebuințate. Mario se întoarse către Duilio:

— Ridică ușor.

„Sugătoarea" venea sus în tăcere. La bord părea că nu existau decît Mario și Duilio și, din cînd în cînd, *mister* Beck. Era rîndul lui Vailante să intre în „sugătoare". Mii de sterline și zeci de lingouri de aur străluceau pe covertă. Sartini, care era alături, le făcea grămadă cu piciorul, pe măsură ce Vailante le arunca afară. Carli, care supraveghea, îi zise lui Sartini:

— Le tratezi ca și cum ar fi plumb!

Sartini, fără să ridice capul, răspunse calm:

— Pentru noi, comandantule, e ca și cum ar fi plumb. Aur sau plumb, noi facem același lucru pentru aceeași plată.

Mister Beck, la această scenă, se strîmbă de rîs. Spuse ceva în limba lui, îl bătu pe spate pe Sartini, se uită la Carli și începu iar să rîdă, apoi se liniști și zise în italiana lui împiedicată:

— Foarte adevărat, foarte adevărat, comandantule: aur sau plumb, pentru ei, totuna, și tot aceeași plată. Mult aur, patru sute de lire pe lună! Mult plumb, tot patru sute! Degeaba, degeaba! Marinarii totdeauna săraci. Aur sau plumb, ha, ha, ha!

Scoase din buzunar un notes, puse mîna pe stilou și începu să numere lingourile, în timp ce Sartini făcea o grămadă aparte din sterline, curățindu-le de noroi și de crustacei. Erau 11 lingouri mici, mijlocii și mari. Sterlinele, 2.515 la număr.

Aruncîndu-și mucul de țigară, Mancini era gata pentru imersiune. Timpul se menținea frumos. Părea că se îndreaptă de-a binelea după cumplitele

furtuni prin care trecuse. Era foarte cald. Briza nu reușea nici măcar să încrețească suprafața netedă a mării. Nu se vedea decît cer și apă. O mică brigantină [1], rămasă toată după-amiaza la multe mile spre sud, abia își schimbase poziția în atîtea ore.

Biscuiți verzi la masa comună

Rămaseră 9 zile la geamanduri. A fost etapa cea mai lungă și mai obositoare în decursul celor 5 ani, de cînd Gianni și tovarășii săi începuseră munca în Atlantic.

În a șaptea zi se simți lipsa de apă și de alimente, dar nici unul nu veni cu ideea unei înapoieri imediate la țărm. Știau că, mai curînd sau mai tîrziu, perioadei de calm, oricît de lungă, îi urmează o perioadă inevitabilă de vreme rea; trebuiau deci să profite acum.

De acord cu șeful-mecanic, Carli amestecă, la mașini, apa potabilă cu apă de mare.

— Găsim noi timp și chip să curățăm pe urmă căldarea și tuburile, spusese el, făcînd aluzie la răgazurile acordate de furtuni, care nu aveau să lipsească.

Altă poveste era însă cu mîncarea: revizuindu-se cămara de provizii, precum și cămara „secret", a cărei cheie o ținea însuși Carli (era de fapt o mică magazie de rezervă), scoaseră afară cîțiva saci de biscuiți care, din cauza umezelii permanente în acel loc strîmt și închis, se acopereau repede de mucegai, apoi cîteva cutii de tăiței în formă de cuburi, pentru supă, cîteva conserve și verdeața obișnuită, tot conservă. Atît.

[1] *Brigantină*: navă mică cu vele triunghiulare, două catarge și o singură punte.

Pesmeții erau serviți la masă dimineața și seara. La amiază, o supă chioară, făcută din cuburi, iar pentru cină, pesmeți și iar pesmeți, unii muiați în vin. Cît timp a mai fost vin, biscuiții erau, de bine, de rău, suportabili ; dar pesmeții cu supă din cuburi, nimeni nu-i putea suferi. Chiar și la cei mai răbdători asta stîrni bombăneli și reproșuri. Se înțelege că, de acord cu Mario, Carli rezervase pentru scafandrieri puținele cutii de carne și săculețul de supă mai bună (rîncedă însă și ea), descoperite în magazioara de rezervă. Marinarii insistaseră ca scafandrierii să accepte acest regim de favoare, dar nu izbutiră să-i convingă. Tăițeii și carnea sfîrșiră în cazanul comun, și pentru întîia oară la bord se lua masa în comun, în sala comună.

În a noua zi nu mai erau decît biscuiți rîncezi, mucegăiți, pe care zadarnic bucătarul Ferrari și Augusto încercaseră să-i dreagă, frecîndu-i, pe ascuns, cu răzătoarea.

Marinarii răbdau. Se gîndeau că nimeni n-ar fi putut prevedea că vor rămîne la geamanduri pe o perioadă așa de lungă. Lucrul continua, munca mergea din plin, și ar fi fost o adevărată crimă să se întoarcă în port pe o mare așa netedă și un soare atît de strălucitor. Pe de altă parte, însă, nu-i iertau lui Carli că nu insistase pe lîngă Quaglia, prin radio, să le trimită de îndată, chiar după a cincea zi, o șalupă sau un vaporaș cu provizii. Dar ți-l puteai oare închipui pe Carli, zelosul gestionar al patronului, prezentîndu-i conturile și propunînd, tocmai el, cheltuieli suplimentare ? Nu îndrăznise el așa ceva nici înainte, cînd Quaglia, preocupat de prelungirea șederii lor în larg, îi ceruse știri prin radio. În răspunsul său, Carli îl informă despre lucrări și vreme, dar nu pomeni nimic despre foame. Marinarii deci nu aveau decît să rontăie mai departe pesmeți muiați în apa raționată din gamele.

Încercară să prindă ceva pește. Cîte un marinar stătea afară cu rîndul, în șalupa cu motor, întin-

zînd *„palàmiti"* [1]. Dar zadarnic. Nu aveau nici măcar momeală. În loc de peştişori, trebuiau să pună în undiţă bucăţele din moluştele şi crustaceii recuperaţi de „sugătoare" o dată cu aurul. Peştii însă nu muşcau. Pentru vîrlugă şi batog le-ar fi trebuit sardele. Peştii-zburători trăgeau la larg.

Del Pistoia sugeră să întrebuinţeze dinamită, dar Mario nici nu voia să audă. Dacă prin acele explozii vreo punte a epavei s-ar fi prăbuşit, sau un perete despărţitor s-ar fi închis peste camera valorilor, asta ar fi putut pune în pericol lucrarea, lucrarea care acum înainta cu pînzele întinse. În ciuda foamei, ca o ironie, „sugătoarea" arunca de fiecare dată pe covertă grămezi tot mai mari de aur fin. Sterline şi lingouri zăceau cu tonele în camera de sub dunetă, o avere de miliarde de lire.

Carli era singurul om din echipaj cu adevărat îngrijorat. În afară de povestea cu biscuiţii, îl enerva şi-l irita imensa bogăţie care zăcea în camera aceea. Parcă nu mai venea momentul s-o poată descărca pe uscat. Se temea de neguri, de furtuni neprevăzute şi pînă şi de piraţi. O mărturisea glumind, dar nu uita totuşi să scruteze mereu orizontul cu binoclul, urmărind toate corăbiile, mici şi mari, şi nu se simţea liniştit pînă ce nu le vedea depărtîndu-se. Noaptea avea insomnii. Orice zgomot îl deştepta brusc şi-i tăia răsuflarea timp de mai multe secunde. Adesea urca pe punte, sub un pretext sau altul, şi, întorcîndu-se în cabină, nu uita să treacă prin faţa camerei de valori, de la care numai el avea cheia.

În tot cursul celor 9 zile, „sugătoarea" scosese la suprafaţă, de fiecare dată, în medie, cam 1.000 de sterline, cîteva lingouri de aur şi aproximativ 10 bare de argint. Dacă se consideră că maşina putea efectua între 9 şi 12 pescuiri utile pe zi, cu o

[1] *Palàmiti* : unealtă de pescuit cu multe undiţe alternate de un cablu lung, întins la suprafaţa apei, susţinut de plute (n. a.).

muncă efectivă de 10 ore, la sfîrșitul celor 9 zile, prada adusă pe bord se putea evalua la nu mai puțin de 110.000 de sterline (circa 6 chintale), 250 de lingouri (circa 7 chintale) și 1.080 de bare de argint (circa 6 tone).[1]

Munca de recuperare nu putea avea o continuitate absolută. Pe baza metodei adoptate, la 22, într-o luni, reîncepură să lărgească despicătura de pe acoperișul camerei, pentru a proceda la recuperări într-un alt punct. Fură nevoiți să provoace explozia unor mine mici, pentru ca plăcile de blindaj, prinse cu nituri în traverse, să fie desprinse și apoi aduse sus cu cangea. Operația le luă o dimineață întreagă și o parte din după-amiază. Fiind coborîtă în zona cea nouă, „sugătoarea" se puse iară să recupereze monede și lingouri în cantitate mare. Abia joi seara, în 25, începură să se arate barele de argint, semn că erau pe punctul de a atinge fundul camerei.

Vineri, 26, a noua zi de cînd se aflau la geamanduri, continuară să pescuiască mai ales argint. Mancini propuse atunci să se cerceteze din nou zonele explorate anterior. „Sugătoarea" reîncepu să recupereze iar sterline cu ghiotura. Aceasta era ușor de explicat. „Egypt" nu ședea pe fund sprijinit pe toată baza lui. Era înfipt ușor în prova și mai era și înclinat în tribord. Exploziile pentru lărgirea despicăturii sau pentru spargerea de fiecare dată a ferestruicii instrumentului, dar mai ales violentele vibrații provocate de „sugătoare" făceau ca parte din valori și în special monedele să alunece la vale.

Munca de recuperare în acele zone mergea strună, cînd, deodată, vremea se schimbă. La cinci și jumătate, o neprevăzută rafală începu să agite marea. Rafalele deveneau tot mai dese și mai puternice.

— Am pățit-o, zise Carli, cu sufletul la gură.

[1] Aceste date mi-au fost furnizate în 1956 de chiar Mario Raffaelli (n. a.).

— Dacă nu mă înșel, e chiar vîntul „Trei-șase-nouă", adăugă Mario. Mi se părea imposibil să fi rămas atîta timp liniștit.

Marinarii nici nu se mai gîndeau la momentul întoarcerii pe uscat. Erau atît de obosiți, înfometați și însetați, că nu cutezau nici să se bucure, nici să se supere. Supărați, ce-i drept, nici nu erau. „Aur sau plumb...", își ziceau ei cu tonul lui *mister* Beck, care, ca un bun englez ce era, nu putea tolera o nedreptate cînd nu era îndestul de ipocrit manifestată.

De altfel, independent de dezlănțuirea furtunii, șeful-mecanic îi aduse la cunoștință lui Carli observațiile sale judicioase cu privire la apă. O navă nu putea fi alimentată atîta timp cu apă de mare. Sarea se încrusta atît de repede pe fața internă a căldării și a tuburilor de la cuptoare, încît presiunea vaporilor scădea simțitor, cu tot focul puternic. Depunerea de sare, izolînd apa de sursa căldurii, ducea la o rapidă uzură a coșurilor : tuburile se înfierbîntau și puteau plesni. Asemenea lucruri nu puteau fi tratate cu nepăsare, căci astfel de tragedii se întîmplau des.

Căldarea lui „Artiglio" avea valvulele și îmbinările încrustate cu sare. Șeful-mecanic nu contenea a se plînge lui Carli, cînd prima rafală lungă îl liniști.

Carli ordonă să se scoată parîmele, apoi, încărcat cu enorma bogăție din camera de jos, porni la drum pe o mare cenușie, sub un cer cenușiu.

Capitolul XXVIII

AURUL ÎL FACE PE QUAGLIA ÎNDRĂZNEȚ

Vîntul „Trei-șase-nouă", care părea că se va domoli, dimpotrivă, se intensifică, prelungindu-se pînă în ziua de 4 septembrie. A fost și o scurtă perioadă de calm, care n-a putut fi însă utilizată din cauza mareelor. După aceea se întoarse vremea rea. Spre sfîrșitul lunii, din nou maree și vînt dinspre sud-vest. De fapt, se întîmpla acum, în septembrie, ce se întîmplase și în iulie.

Commendatore-le, care nu voise să descarce aurul în Franța, își mînca ficații în speranța întoarcerii la Plymouth, unde „Artiglio" era așteptat zi de zi.

În prima săptămînă a lui octombrie veniră și două zile bune. Toamna dăruia totdeauna, la începutul timpului mai rece, cîteva răgazuri între maree. „Artiglio" ieși repede în larg. Furtunile smulseseră și rătăciseră 4 geamanduri, așa că înlocuirea lor ținu toată dimineața, prelungindu-se si în primele ore ale după-amiezii. Cînd Sodini coborî în mare, comunică imediat că în ceea ce privește camera, nu se întîmplase nimic îngrijorător, afară de obișnuitul „gunoi" și rebuturi alunecate acolo de pe punțile de deasupra.

„Sugătoarea" aduse la bord multe monede și cîteva lingouri de aur. După aceasta, însă, numai argint. Mario vru să desfacă alte plăci din acoperiș, ca să se poată proceda cu mai mare iuțeală la recuperare, dar Quaglia nici nu voia s-audă.

— Fiindcă sîntem în drum spre Plymouth, să sosim acolo cu o încărcătură frumoasă, zise el.

Încăpățînarea *commendatore*-lui nu rareori dădea naștere la dezastre. În speță, acum ideile lui erau gata-gata să-i facă pe oameni să piardă în zadar două zile foarte prețioase. Căci încercarea lor de a pescui cît mai mult aur posibil, dar fără a se descotorosi de plăcile acelea extrem de supărătoare, fu cît pe-aci să producă întepenirea și poate chiar pierderea definitivă a „sugătorii". Toate manevrele făcute ca s-o tragă afară nu serviseră la nimic. Foarte probabil, ea se prinsese în traversa sfărîmată de exploziv. Lenci, care se scufundase, transmise că nu vedea nimic din cauza întunericului. Nu mai rămînea decît să se încerce la lumina dimineții.

Zorile veniră cu ploaie. Nori urîți alergau deasupra mării, sub un vînt care nu avea să întîrzie să sosească dinspre Iroise.

— *Commendatore*, îi zise Carli lui Quaglia (după ce vorbise cu Mario), nu ne mai rămîne decît să tăiem parîma „sugătorii", s-o lăsăm acolo și noi s-o ștergem în grabă.

— Cum o s-o ștergem, căpitane? Glumești? Nu vezi că e vorba de o simplă mișcare de aer[1]?

Marinarii și scafandrierii se priviră în tăcere. Quaglia se întoarse spre ei, ofensat:

— Așadar, nu credeți că e o mișcare de aer?

Vîntul sufla acum cu putere. Dar el nu mai venea dinspre Iroise, ci dinspre Marea Mînecii. Era sigur că acolo furtuna se și dezlănțuise.

Quaglia trase o înjurătură împotriva soartei cîinești și adăugă cu autoritate:

— Căpitane, s-o pornim în viteză spre Plymouth!

Din nou marinarii și scafandrierii se priviră în tăcere. Mario ridică din sprîncene. Carli înțelese și zise:

[1] *Mișcare de aer*: vînt de scurtă durată și intensitate mică.

— *Commendatore*, e periculos să mergem contra furtunii. Mai bine la Brest. Avem prea mult aur la bord.

Pentru a doua oară Quaglia înjură în felul său obișnuit.

— Care furtună? întrebă el ironic și totodată cu un fel de crudă nepăsare.

— Aceea de colo, răspunse Carli, arătînd cu degetul spre sud-vest.

— Dar cine poate spune că acolo e furtună? Cine o poate spune dinainte?

Marinarii și scafandrierii continuau să se privească unii pe alții, pe furiș. Tăcerea lor îl lovi pe Quaglia în plin. Trase deci pentru a treia oară obișnuita sa înjurătură urîtă, strînse pumnii, se întoarse spre cer și zise cu același ton cu care înjurase:

— Brest! Brest! Fie. Dar la iuțeală!

Au trebuit să treacă 8 zile înainte ca „Artiglio" să se întoarcă și să poată fi legat la geamanduri. Și nici atunci vremea nu se îndreptase. Era în plină toamnă și trebuiau să profite de momentele bune.

Cînd vasul fu bine legat la geamanduri, era ora 8. Sub cerul cenușiu, compact, alergau încă valurile ultimei maree, destul de puternice. Nava dansa, și la fel făcea și scafandrierul pe fund. Pentru a recupera „sugătoarea", Mario puse pe Mancini să coboare în scafandrul metalic. A fost o treabă lungă și nesuferită. Tălăzuirea puternică îl făcea pe scafandrier să danseze într-un chip înfricoșător printre plăcile epavei. Mario voia să-l ridice la bord, dar Raffaello insista să rămînă. Numai după 2 ore de încercări istovitoare, Mancini reuși să dirijeze cangea cea cu dublu clește spre corpul cilindric al „sugătorii", pe jumătate ascunsă de bucata de acoperiș ieșită în afară.

Apa se infiltra în costum prin încheietura flexibilă de la glezna dreaptă, așa că Raffaello ieși ud leoarcă. În timp ce acesta își schimba hainele, Mario puse în funcțiune palanul. Cangea rezista la toate tracțiunile.

— Încet, zise Mario lui Del Pistoia, căci se temea să nu aducă stricăciuni camerei. Să încercăm să deplasăm ghiul spre afară, ca să tragem din lături.

După ce se execută această manevră, palanul intră din nou în acțiune, dar tot zadarnic. Parîma vibra, întinsă și tare. Mario încercă să o sloboadă cu un tur, apoi, deodată, comandă să se tragă-n sus, cu toată forța.

— Dă-i, dă-i, dă-i!

Sub contralovitură, cangea se mișcă. Cum cablul rămînea rigid, aceasta însemna că „sugătoarea" se liberase și ieșea, ca o epavă oarecare, prinsă-n fălcile puternice ale cängii.

Trasă la bord și deșertată, ea vărsă 3.000 de sterline, 8 lingouri de aur și 2 de argint.

Quaglia era radios. Acum stătea mereu cu nasul în vînt, studiind schimbările vremii. Nu s-ar fi putut simți liniștit pînă ce nu va fi depus în Anglia tezaurul care umplea camera de sub dunetă. Pe de altă parte, nu înțelegea să sacrifice nici chiar o singură oră de lucru, care valora milioane de lire. El și *mister* Beck își petreceau tot timpul controlînd și recontrolînd valorile. Afară de ei, nici un altul nu putea cunoaște realmente cantitatea de bogății pescuite. Tot ce scria Quaglia în carnet, scria și *mister* Beck, și, astfel, între dînșii nu era decît amor și armonie. Din cînd în cînd, Quaglia îi spunea:

— *Mister* Beck, coniac?

— *Yes mister* Kaglià, coniac, coniac, răspundea el invariabil, bătînd din palme ca un copil și adăugînd: Noi săraci, noi bogați. Eu sperat ceva și pentru bietul *mister* Beck!

Atașată la o parîmă nouă, „sugătoarea" fu coborîtă din nou, să pescuiască înăuntrul camerei. Acumă, Șodini era cu ochii în patru ca să nu vină prea aproape de plăcile acelea ieșite în afară. Pentru a se lucra în unghere și de-a lungul marginilor laterale, ar fi fost bună o mașină mai puțin volu-

minoasă și altfel alcătuită. Nu rămînea decît să se folosească mai departe spațiile centrale. Prin experiența cîștigată, Mario avea de pe acum în cap, pentru anul viitor, planul unei alte „sugători", perfecționată și executată la Genova în cursul lungilor luni de iarnă.

În furtună, cu aurul la bord

Pe seară, marea prinse a se umfla, cu toate că vîntul se înmuiase. Era semn că în larg fusese furtună. Barometrul se menținea destul de coborît. Cu acea imensă bogăție jos în cală, Quaglia, cînd umbla pe punte, parc-ar fi călcat pe lespezi fierbinți. Nu voia să mai rămînă în mijlocul oceanului nici un minut. O spunea și prin vorbe și prin gesturi. Iar *mister* Beck îl aproba.

Pentru a evita riscurile navigării în timpul nopții de-a lungul rutelor primejdioase ale Mării Mînecii, Quaglia se hotărî să asculte sfaturile lui Mario și ale lui Carli, care socoteau oportun să ridice ancora la primele sclipiri ale zorilor. După ce-și luară toate precauțiile împotriva unor posibile glume proaste din partea curenților și a vapoarelor care străbăteau acele ape, se pregătiră să petreacă noaptea ancorați la o singură geamandură. Pentru mai multă siguranță, *commendatore*-le ordonase lui Carli să dubleze numărul gărzilor.

Zorile se iviră tîrziu, de după zidul de nori negricioși, care ascundeau spre răsărit un cer livid și înghețat. Vîntul era aspru. Rafale lungi se abăteau asupra oceanului, ridicînd valuri înalte. Nu aveau timp de pierdut dacă voiau să ajungă la Plymouth înainte să se întunece.

După toate socotelile, „Artiglio" transporta 960 de lingouri de aur (circa 12 chintale),

132.000 de sterline (circa 8 chintale) și 1.230 de bare de argint (peste 7 tone). Valoarea totală a acestei de a doua încărcături putea fi cam în jurul sumei de 4 milioane de dolari [1].

Quaglia, care în alte ocazii nu și-ar fi părăsit cușeta decît la ziuă, venise sus pe covertă la primul zdrăngănit de lanțuri.

— Ce-o să facem? întrebă el pe Carli cu un aer bănuitor, arătîndu-i partea dinspre care se ridica o îngrămădire de nori unită cu marea.

Carli dădu din umeri. Era mai diplomatic să nu se angajaze cu vreo părere. Se mărgini deci să strîmbe din nas, fără să întoarcă privirea spre partea orizontului care-l îngrijora pe *commendatore*, răspunzîndu-i degajat:

— Dacă n-ar fi vorba de încărcătura de aur, aș face chiar haz de situație.

— Atîta lucru știam și eu, bombăni Quaglia, apoi, supărat, schimbă tonul: Mortul de la groapă nu se mai întoarce! Să plecăm imediat, comandantule!

Lăsîndu-l pe Carli, care o luase spre punte, se apropie de Unchiul și-i puse cam aceeași întrebare.

Unchiul, lipsit de „finețurile" oamenilor de pe uscat, aprobă calm:

— Atîta timp cît stăpînește vîntul din partea aceea, chiar dacă marea coboară, nu e primejdios. Dar dacă o cîrmește spre sud-vest, atunci e altă mîncare de pește, *commendatore*.

Commedatore-le, care voia să știe tocmai dacă vîntul o s-o „cîrmească", răspunse, ieșindu-și din răbdări:

— Asta o știam și eu, dar vorba e: o s-o „cîrmească"?

Dacă în loc de Quaglia ar fi fost un altul, Unchiul l-ar fi încuiat, răspunzîndu-i pe același ton. În loc de asta, el se scărpină la ceafă și zise:

[1] Date furnizate de Mario Raffaelli și de Raffaello Mancini (n.a.).

— În orice caz, schimbarea de vînt nu se face decît la răsăritul soarelui. Numai atunci putem ști ce are de gînd vîntul de colo.

Quaglia scoase instinctiv din buzunar ceasornicul său mare de aur și-i aruncă o privire. După felul cum își mesteca trabucul, părea că are ceva și cu Unchiul. Văzîndu-i pe Mario și pe Mancini împreună, înțelese că vorbeau tot despre vreme, așa că nu mai întrebă, ci de data asta își spuse părerea :

— Să sperăm că nu o „cîrmește" spre sud-vest. Cît timp suflă din partea aceea, sînt liniștit. Ce ziceți ?

— Este adevărat, răspunse Mario, dar în larg o să cam dăm de dracu.

— Chiar așa e, *commendatore,* întări Mancini.

Quaglia avu un gest de mînie.

— Vînt sau nevînt, eu vreau să fim în seara asta la Plymouth ! încheie, cu un ton de stăpîn.

Schimbarea prevăzută de Unchiul la răsăritul soarelui avu loc, dar nu cum sperau toți, și Quaglia în special. Vîntul, „cîrmit" spre sud-vest, începu deodată să se simtă.

„Artiglio" naviga cu toată forța spre Marea Mînecii. Nici unul nu o mărturisea, dar, de la Quaglia la băiatul de la bucătărie, ideea că „Artiglio" ar putea să aibă același sfîrșit ca și „Egypt" îi obseda pe toți. Și, fie din pricina furtunii care plutea în aer, fie pentru că transporta același aur și același argint, fie din amîndouă pricinile, nici unul nu izbutea să scape de această sinistră obsesie. Oameni învățați cu o cu totul altă viață, pe vechile și șubredele corăbii cu pînze, acum stăteau înlemniți și priveau în tăcere la unduirile care creșteau, de parcă singura lor treabă ar fi fost să numere bubuiturile care, cu o sumbră rezonanță, izbeau, acolo jos, în fundul calei.

Furtuna îi lovi după-amiază, cam la 50 de mile de Plymouth, în plină Mare a Mînecii, cu vînt de sud-vest și cu o mare dezlănțuită. Năpădit de va-

luri înalte, care treceau peste traversa de punte, „Artiglio", larg în borduri și cu pescaj mic, se culca pe o parte în chip înfricoșător.

Carli era ocupat cu împărțirea ordinelor în compartimentul mașinilor. Frazele lui, adesea încălecate și trunchiate, ajungeau acolo jos o dată cu vuietul furtunii.

Din cabina sa, *commendatore*-le nu înceta să trimită să-l întrebe pe căpitan cîte mile mai aveau pînă la ivirea coastei, precum și dacă era sigur că se aflau pe drumul cel bun. Renunțase în cele din urmă să mai cerceteze marea prin hublou, ori de cîte ori nava se găsea în echilibru pe crupa unui val. Dar își dădea totuși seama de această poziție datorită senzației de rece pe care o încerca.

Oamenii, în alte împrejurări, n-ar fi dat prea mare importanță acestor lucruri. Dar acum, cu toate eforturile de a se stăpîni, se găseau într-o stare care-i făcea să-și ritmeze răsuflarea după bătaia mașinilor. O bătaie care nu mai ajungea la ei regulată și continuă, ci cînd înceată, cînd repezită și întretăiată, cînd, pe neașteptate, atît de lentă, încît părea că se oprise, cu grelele ei biele suspendate în aer. La reluarea mișcării, coca vibra, iar oamenii își trăgeau răsuflarea. Nu voiau s-o mărturisească, dar le era frică de aur, de aurul de pe „Egypt", care zdrăngănea lovindu-se de pereții metalici ai cabinei de sub dunetă.

Ca să străbată cele 40 de mile care îi despărțeau de coastele Cornwallului, le trebui toată după-amiaza, în loc de 5 ore, cît era normal. Abia spre seară, cînd furtuna era în toi, se anunță că se vede coasta. În ciuda talazurilor revărsate cu mare vuiet pe punte, oamenii se urcară pe covertă, să vadă farul de la Eddystone, de pe mica insulă stîncoasă care indica fundul jos de la Devonshire.

O oră mai tîrziu, împinși din pupa de valuri și de vînt — pentru prima oară după 19 ore — mașinile își putură încetini mersul cînd fură lîngă intrarea

în radă. Oamenii puteau acum răsufla uşuraţi. Un remorcher încerca să acosteze în ape mai puţin răscolite şi furtunoase, dar Quaglia nici nu-l văzu. El ieşi mai tîrziu, cînd fu evident că se găseau în ape adăpostite şi sigure. Cu toate că suferise de rău de mare, arăta vesel şi radios. Atît aurul, cît şi el personal erau în siguranţă.

Dincolo de digul exterior, cu fortul său rotund şi sumbru aşezat lîngă intrare, rada se întindea în faţa cheiurilor înţesate de nave şi de mărfuri, de bărci pescăreşti ancorate. Lîngă braţul unui debarcader izolat, în bazinul unui doc de la dreapta portului, „Artiglio" fundarisi ancora.

De data aceasta, în locul ofiţerului Amiralităţii, cu neplăcutul său ordin de sechestru, oamenii de pe „Artiglio" fură primiţi sărbătoreşte de reprezentanţii firmelor „Lloyd" şi „National Salvage Association", înconjuraţi de obişnuita mulţime de curioşi, printre care se găseau şi numeroşi fotoreporteri şi ziarişti trimişi de diversele agenţii. Afară de bucuria neprevăzutei manifestaţii de simpatie, îi aştepta şi o ştire bună, din chiar gura lui *sir* Percy Mackinnon, şi anume că acţiunea introdusă de francezi pentru sechestrarea primului transport de aur fusese respinsă de tribunal cu cîteva zile în urmă. În consecinţă, pretenţiile ridicate din orice parte asupra proprietăţii aurului fuseseră considerate de Amiralitate ca lipsite de orice temei.

În timp ce Quaglia se îndepărta cu grupul de oficialităţi, Mancini auzi pe *sir* Percy cum spunea *commendatore*-lui : „O nebunie, o adevărată nebunie să porneşti la drum pe o astfel de mare !..." şi pe Quaglia, care răspundea cu o trufie prost mascată : „Doamne, *sir*, ce importanţă are oleacă de apşoară de mare ?..."

Acea „oleacă de apşoară" ţinuse trei zile şi făcuse o mulţime de pagube celor care fuseseră siliţi s-o înfrunte în plin Atlantic. După aceea începu

ploaia. Apoi coborî negura. Căci erau în zodia ceţurilor.

„Artiglio" părăsi Plymouth, cu direcţia Brest, la 25 octombrie 1932, într-o dimineaţă cenuşie şi friguroasă. Campania se putea socoti încheiată. Cu toate acestea, Quaglia nu voi să dezarmeze vasul. Convins că o nouă perioadă de calm ar trebui să urmeze vremii rele, se hotărî să rămînă în Atlantic.

La 30 octombrie „Artiglio" plecă de la Brest direct la geamanduri. Era foarte frig, cerul închis şi apăsător, marea destul de agitată, dar nu într-atît încît să-i împiedice pe oameni să încerce cîteva imersiuni. Furtunile de sfîrşit de toamnă deplasaseră 3 geamanduri. A trebuit o dimineaţă întreagă ca acestea să fie înlocuite. După amiază se scufundă Mancini, care găsi, căzute pe punţi, împletituri de rebuturi, precum şi o placă de blindaj. Toate acestea astupau acum craterul. Puseră cangea în acţiune, şi obstacolele fură îndepărtate. Dar era prea tîrziu pentru a coborî „sugătoarea". Aşa, că amînară treaba pentru a doua zi. În timpul nopţii vîntul se întări, iar în zori marea era dezlănţuită, aşa că fură siliţi să ridice ancora.

La 3 noiembrie Quaglia se hotărî să suspende imersiunile pentru anul acela şi ordonă plecarea la Genova.

Marinarii îşi făceau socoteala că vor primi imediat premiul cel mult aşteptat, plus suma forfetară pentru orele suplimentare, plus cota de tain pentru cele 15 zile petrecute la Viareggio. Potrivit înţelegerilor, partea premiului socotită asupra primei recuperări trebuia să se ridice la vreo 14.000 de lire, cum îi asigurase însuşi *commendatore*-le. Ajunşi la Genova, administratorul de la SO.RI.MA. promise că banii le vor fi trimişi la Viareggio în în cîteva zile. Ceea ce nu se întîmplă. Faţă de protestele marinarilor (care aveau datorii de achitat), SO.RI.MA. le trimise suma de 6.412 lire în loc de cele 14.000 promise, fără să pomenească nici de orele suplimentare, nici de cota-parte din tain.

O grevă scrisă

După ce își împliniră cele 15 zile de concediu, marinarii se întoarseră la Genova ca să pregătească „Artiglio" în vederea noii campanii. Ei se duseră atunci, în masă, la SO.RI.MA, ca să li se dea lămuriri asupra obligațiilor nerespectate. Schenardi făgădui că-i va vorbi *commendatore*-lui îndată ce acesta se va întoarce de la Roma.

Quaglia se întoarse, dar marinarii nu primiră nici un semn de viață. Ca și cum asta n-ar fi fost destul, traiul se scumpise, așa că vechea retribuire (cea din 1928, de 450 de lire) devenea inferioară salariului oricărui muncitor de pe uscat. Nici sporul, promis de atîtea ori, nu le fusese dat.

În martie 1933, în ajunul plecării la Brest, marinarii își manifestară nemulțumirea și voința hotărîtă de a obține ce li se cuvenea. Redactaseră o scrisoare adresată societății, în care spuneau clar și răspicat că, dacă nu se respectă înțelegerea asupra premiului, asupra sporului la salariu, asupra orelor suplimentare, ei vor părăsi lucrul. Scrisoarea purta semnăturile tuturor marinarilor, anume: Giulio Sartini, Vailante Cortopassi, Fausto Barsella, Emilio Del Pistoia, Salvatore Bargellini, Walter Dal Pino, bucătarul Ferrari, Unchiul — Narciso Malfatti, „Maistrul" Nicola, fochiștii Briasco și Di Gennaro și pilotul-secund, Duilio Del Dotto. În total, doisprezece. Evident că scafandrierii nu erau pe listă, nici căpitanul și ofițerii, care se bucurau de un regim mai bun.

Mario Raffaelli, care înțelegea dreptatea acestui protest, nu aproba însă forma de „luptă", pe care o socotea periculoasă, sub fascism, date fiind zvonurile rele care circulau pe seama protestatarilor. De aceea, cînd Giulio îl rugă să înmîneze hîrtia lui Quaglia, el încercă încă o dată a-i convinge să caute o altă cale. Neizbutind, îi sfătui să se adreseze lui Carli. Erau lucruri care-l priveau pe căpitan.

El, Mario, avea la țărm însărcinări cu caracter strict tehnic.

Cînd Carli avu scrisoarea în mînă, sări în sus ca o furie.

— Sînteți nebuni? Ce? Ați înnebunit cu toții? Credeți poate că ne-am întors la '21 [1]? Ce înseamnă greva asta? Că e curat grevă! Nu știți că sub fascism dreptul de grevă a fost desființat și că asta poate să vă ducă pe toți la muncă silnică sau la exil? V-ați gîndit oare bine la toate lucrurile astea? Hai, ascultați ce vă spun eu...

Giulio, însă, însărcinat de tovarăși să ducă lucrurile pînă la capăt, nici nu vru să audă de retragerea scrisorii. Lui, de altfel, nu-i era teamă de nici un fel de amenințare.

— Ca să ne duceți la „duce", la Mussolini, ne-ați înscris, fără să ne spuneți, pe toți în *fascio* [2]; acum se cheamă că sîntem și noi „fasciști", nu? Nu ne puteți deci face nimic, și de exil nu ni-e frică. Aici ne exploatați de ani de zile ca pe negri. Ne-am săturat!

Apucîndu-se cu mîinile de cap ca să nu explodeze, sau ca să nu treacă imediat la fapte, căpitanul Carli plecă cu scrisoarea să-l caute pe *commendatore*.

Quaglia îi spuse:

[1] După primul război mondial, sub influența Revoluției din Octombrie, mișcarea democratică și revoluționară din Italia a cunoscut o mare amploare. Între 1918 și 1921 au avut loc nenumărate greve ale muncitorilor din marile centre industriale, iar în anul 1921, mișcarea grevistă a avut un caracter aproape general. Pentru a o înăbuși, capitalul monopolist a sprijinit instaurarea dictaturii fasciste a lui Mussolini (1922).

[2] Îndată după sosirea de la Brest, „ducele" și-a exprimat dorința de a-i cunoaște pe scafandrierii și pe marinarii de pe „Artiglio", de care toată lumea vorbea. Lung și amuzant ar fi să se povestească acea întîlnire istorică cu grangurii veniți acolo special pentru aceasta, cînd se află că nici un scafandrier sau marinar nu era fascist. Se sugeră de la Roma „să se facă cel puțin o înscriere provizorie". Acest lucru se făcu prin intervenția lui Quaglia (era perioada promisiunilor și premiilor etc.). În seara aceea, croitorii din Viareggio și Versilia au fost mobilizați ca să facă cele 20 de uniforme negre. A doua zi, „ducele" îi aștepta la Palazzo Venezia (n.a.).

— Așaaa? Uite ce o să facem! Și puse atunci degetul arătător pe primul nume de pe listă (Giulio Sartini), pe cel de la mijloc (Salvatore Bargellini) și pe ultimul (Duilio Del Dotto). Să mi-i aduci îndată, aici, în birou, pe aceștia trei! ordonă el lui Carli, cu un surîs rece și tăios.

Nici măcar cînd îi avu în față nu-i trecu mînia. În fond, el cunoștea valoarea, capacitatea și atașamentul dovedite atîția ani de acei marinari, care nu erau marinari de rînd. Unii dintre ei, ca Giulio Sartini și Vailante Cortopassi, erau dintre cei scăpați ca prin minune din tragedia de la 7 decembrie 1930. Cu toate acestea, însă, el nu voi să se arate moale și conciliant, cu atît mai mult că nu avea intenția să cedeze cîtuși de puțin la nici una din revendicări.

— Ce înseamnă porcăria asta de scrisoare? fură, textual, primele lui cuvinte și, fără să-l lase pe Giulio să vorbească și să-i explice, sări în sus, furios, ca mușcat de șarpe.

Le aminti că dacă n-ar fi fost el (asta era adevărat), n-ar fi existat nici „Artiglio", nici aurul; că premiile nu depindeau de el, ci de societate, ca, de altfel, și sporul de salariu și problema hranei și a orelor suplimentare. În ce privește hrana, turbă! Le arătă, cu conturile în mînă, că societatea dădea 10 lire pe zi de cap, ceea ce, pentru acele timpuri, nu era puțin. (Desigur, în ceea ce privește hrana, nu ei, ci alții dintre cei de la bord se îngrășau din ea; dar asta nu-i interesa pe marinari.) Giulio nu se lăsă îmblînzit. Mai ales că-și dădea seama acum că aveau de așteptat foarte puțin, dacă nu chiar nimic, din această întrevedere, care, fără voia lui, luase aspectul unei rebeliuni. El venise acolo cu speranța unei înțelegeri. Venise împreună cu tovarășii săi, învingînd supunerea oarbă a subalternului față de superior, pentru a face apel la acea putere a dreptului în care unii mai credeau încă. Vorbi, fără să-i ascundă că speră în posibilitatea unui compromis cît de cît rezonabil. Dar conținutul

și tonul vorbelor sale dezvăluiau o puternică, nestrămutată hotărîre de a nu ceda. În primul rînd, de a nu ceda față de propria lui conștiință. Enervat de gesturile convulsive ale patronului, care nu putea suporta ideea de a accepta condiții de la un marinar, Giulio își învinse timiditatea și repetă revendicările, în ordinea în care fuseseră înșirate pe hîrtie.

Pe punctul de a se lăsa încălecat, *commendatore*-le strînse pumnii și răcni :

— Pîn-aici !

Acum voia să vorbească numai el. Giulio încercă să-l oprească, făcînd instinctiv cunoscutul gest cu mîna. Dar Quaglia se declanșase. O luă de departe, dar ajunse repede la prezent, cu cîteva lapidare locuri comune. După aceea vorbi de nerecunoștință, cu un aer mai puțin obraznic și agresiv, apoi de fidelitate și de viitor, cu tonul consolant cu care încurajezi un bolnav. Arboră cîteva retorice formule despre patrie și politică, cu acea elocvență care în alte timpuri ar mai fi avut poate priză asupra spiritelor. Merse chiar pînă la recunoașterea unora dintre argumentele lor și începu să se tînguiască într-un mod înduioșător și cu o înfățișare atît de nevinovată, încît părea pe punctul de a inversa rolurile. Dar pînă și fața lui roșie, precum și trupul său masiv păreau că dezmint cele ce spunea, și felul în care le spunea. În sfîrșit, ca om de afaceri ce era, trecu la socoteli, ca să demonstreze că nimic din ce i se reproșa, nimic din tot ce i se cerea, nu avea nici cea mai mică logică, ci constituia doar un incomprehensibil abuz. Da, chiar așa spuse : „un incomprehensibil abuz". Și adăugă, fără să dea răgaz celor trei, care stăteau gata să-l întrerupă :

— Dacă cineva v-a pus la cale, spuneți-i din partea mea că s-a înșelat amarnic.

— Nimeni nu ne-a pus la cale, *commendatore*, zise Del Dotto.

— Sînt lucruri care durează de ani și ani de zile ; lucruri promise și neîndeplinite. Asta-i tot, întări Giulio.

— Vorbe, vorbe goale ! Care promisiuni ? Aveți poate vreun contract ca să vorbiți așa ? Arătați-mi-l, și va fi imediat respectat pînă la capăt ! strigă Quaglia, ridicînd cu o octavă tonul și accelerînd cadența frazei.

— Din păcate, nimic din toate astea n-a fost pus în scris. Dar au fost spuse cu vorbe, ale dumneavoastră, *commendatore*, zise Giulio.

— Eu nu-mi amintesc nimic, și istoria asta a început să mă plictisească. S-a înțeles ?

— Atunci ?

— Ce atunci ? Hristoase, mi se vorbește și cu „atunci" ? Dar cu cine credeți că stați de vorbă ?

Giulio se întoarse spre tovarășii săi și citi în ochii lor că nu trebuie să cedeze. Neținînd seama de gesturile și privirile alarmate ale lui Carli, care stătea la spatele lui Quaglia, Giulio răspunse sec :

— Atunci, noi, dacă dumneavoastră refuzați să ne satisfaceți...

Quaglia nici nu-l lăsă să termine :

— Foarte bine ! zise el și rîse batjocoritor. Atunci, ca să știți și să nu fie pe urmă neînțelegeri și păreri de rău, eu voi dezarma nava. Așa o să vă învățați minte.

— Răbdare.

— Am să vă fac să muriți toți de foame.

— Ei nu, *commendatore*, de foame n-o să murim noi. Asta o știți prea bine. O dată plecați de aici, găsim noi de lucru.

— Cu atît mai bine, și toate urările mele. Fără să mai punem la socoteală și altceva, adăugă el, închizînd un ochi pe jumătate și amenințîndu-i cu degetul, și v-o spun cu titlu pur amical, ca să nu aveți a vă căi. E vorba de aspectul politic al grevei în plin fascism. Cum zice, clar și lămurit, proverbul : Vorba multă, sărăcia omului. E în ordine ? Răzgîndiți-vă. Vă dau timp pînă mîine ca să retra-

geți și să rupeți porcăria aia (și arătă scrisoarea). E un sfat, numai un sfat prietenesc, ca să vă arăt că nu sînt de fel așa cum credeți voi.

— Noi venisem aici cu speranța că dumneavoastră... zise Giulio, voind să reia discuția asupra revendicărilor.

Commendatore-le îl opri cu un gest scurt și hotărît.

— V-am vorbit ca prieten, și ca prieten vă dau încă timp să vă răzgîndiți.

— Ne-am gîndit și răzgîndit. Sînt cinci ani de cînd nu facem decît să ne gîndim la lucrurile astea. Sau ne dați satisfacție, sau o să fim siliți să părăsim nava. Sîntem toți de aceeași părere, replică Giulio, întorcîndu-se spre tovarășii săi.

În acest moment, *commendatore*-le se ridică, arătînd că discuția putea fi considerată încheiată. Surîse îngîmfat și disprețuitor, oprindu-l cu un gest brusc pe Giulio Sartini, care voia să continue discuția.

— Bună seara!

Și asta a fost tot.

Așa cum îi amenințase, în dimineața următoare Quaglia dezarmă efectiv vasul „Artiglio", concediind pe cei doisprezece semnatari ai hîrtiei.

Marinarii se întoarseră la casele lor cu primul tren. O dată la Viareggio, se adresară imediat Federației maritime locale, apoi Federației maritime de la Livorno, de care depindea Viareggio.

La Livorno găsiră în *signor* Cardona, secretar departamental, un om deschis și înțelegător. Așa de înțelegător, încît le dădu dreptate marinarilor și redactă un raport împotriva societății SO.RI.MA. în așa fel și pe un asemenea ton, încît le cauză o enormă supărare celor de la Genova. Efectul a fost că Federația maritimă genoveză fu constrînsă să revină asupra hotărîrilor sale. Se părea că această chestiune s-ar fi putut rezolva în mod favorabil

pentru marinari, cînd, deodată, *commendatore*-le plecă la Roma să dea lovitura. Acea călătorie a fost de ajuns pentru ca, în ziua următoare, secretarul departamental de la Livorno, înțelegătorul *signor* Cardona, să fie imediat transferat la Triest. Așa deciseseră organele interesate ale partidului fascist. Înlocuitorul său nu numai că nu-și puse de fel la inimă cauza marinarilor, ci, dimpotrivă, îi convocă și-i scuturâ așa de tare, încît puțin a lipsit ca Giulio Sartini să nu se aleagă cu domiciliu forțat.

— Eu vă sfătuiesc să vă întoarceți îndată la bord! acestea fură cuvintele noului funcționar. Cine consimte, să scrie o scrisoare de scuze societății. Cine însă s-ar hotărî să facă pe deșteptul, atunci s-o facă după cum l-o tăia capul, dar va fi vai și amar de el. Ați înțeles? Înțelegere clară, prietenie lungă...

Trei zile mai tîrziu, nu puțini din semnatari trimiseră scrisoarea de scuze. Spaima de a nu găsi alte angajamente (toți aveau familii și datorii neachitate), apoi amenințarea cu „pedepse severe" din partea secretarilor respectivelor secțiuni ale partidului fascist (zvon răspîndit de ziarele locale), plus lichelismul armatorilor, toate astea la un loc îi făcură să plece capul. Giulio Sartini, Salvatore Bargellini, Duilio Del Dotto, Unchiul — Narciso Malfatti, fochistul Briasco, bucătarul Ferrari și chelnerul Augusto (acesta nici nu era pe listă) nu se dădură bătuți. Cei care retractaseră fură angajați în aceleași condiții, fără să li se dea vreo compensație pentru premiul promis, nici sporul de salariu lunar, nici arieratele pentru orele suplimentare plătite forfetar, nici cota pentru hrană.

Cei demisionați au fost tratați, bineînțeles, și mai rău. Giulio Sartini, care făcea parte din echipajul primului „Artiglio" de la 1928 (scăpat din tragedia de la 7 decembrie 1930), cu toate că era socotit printre cei mai buni marinari de navă de recuperare, nu obținu de la SO.RI.MA. nici chiar ce-i

revenea prin „lege", adică nici lichidare, nici gratificație pentru sărbători, nici plata orelor suplimentare (5 ani cîte 4 luni pe an). Nimic.

După un lung proces, pe care demisionarii îl intentară societății, cu avocați din baroul din Roma, ca să obțină ce le revenea prin „lege" (ceea ce-i costă aproape tot ce scoseseră din premiu), și după 4 luni, li se remise, prin Federația marinarilor din Viareggio, suma de lire 70 (șaptezeci). [1]

[1] Informațiile, detaliile și dialogurile acestui episod mi-au fost furnizate și documentate direct de către marinarii Del Dotto, Salvatore Bargellini, Vailante Cortopassi și, în primul rînd, de Giulio Sartini (n.a.).

„Artiglio" ajunse la Brest către mijlocul lui mai 1933, pregătit să se întoarcă la geamanduri în cea dintîi zi frumoasă. Nimeni nu-şi făcea iluzii că se va recupera, în acel anotimp, restul tezaurului, cu atît mai mult cu cît operaţiile, prin faptul că trebuiau făcute tot mai spre fundul camerei de valori, deveneau tot mai dificile. Cu toate astea, oamenii îşi propuseseră în calculele lor să ajungă la alte bune rezultate, pentru că, între altele, nava se putea lăuda acum cu un utilaj mai bogat şi mai adecvat, fără să mai punem la socoteală experienţa mai mare a scafandrierilor şi noile „sugători" construite în şantierele genoveze, mai perfecţionate şi mai apte pentru asemenea lucrări de specialitate.

Lăsîndu-i la o parte pe marinarii înlocuiţi, pe noul radiotelegrafist Marchi şi pe Lenci, care acum era şeful scafandrierilor la bordul lui „Arpione", munca sub apă era încredinţată tot lui Mancini şi lui Sodini, sub conducerea lui Mario Raffaelli.

Vînătoarea de aur a început în iunie şi a fost prelungită, cu alternanţe din cauza vremii (acel an a fost deosebit de nefavorabil), pînă la finele lui octombrie.

La sfîrşitul sezonului, după încheierea conturilor, aurul recuperat la bord pînă atunci se şi ridica la 6,5 tone în sterline şi lingouri, adică o tonă şi jumătate mai mult decît cantitatea declarată de armatorii „Egypt"-ului societăţii de asigurare. Acest fapt

dădu naştere nu numai ipotezei unor probabile încurcături, dar şi la multe alte inavuabile suspiciuni, cu atît mai mult cu cît scafandrierii afirmau că, pe fundul camerei de valori, alături de barele de argint, s-ar afla încă un stoc, greu de apreciat, dar considerabil, de aur.

Tot anul 1934, „Artiglio" se ocupă de recuperarea tezaurului. Şi tot n-a fost de ajuns. La terminarea sezonului, aurul pescuit, în sterline şi lingouri, era apreciat la aproape 7 tone! Cît despre argint, acesta era evaluat la 40 de tone. De atunci şi pînă în 1939, „Artiglio" nu se mai întoarse la „Egypt" decît la intervale neregulate (fiindcă era angajat în alte recuperări urgente din Atlantic), smulgînd din adîncuri, de fiecare dată, numeroase bare de argint şi de aur.

În 1935, Mancini trecu scafandrier-şef la bordul lui „Raffio". Mario Raffaelli deveni „directorul" flotilei. Sodini rămase scafandrier-şef pe „Artiglio". Despre Lenci s-a vorbit mai sus.

Ultima cufundare, după declaraţia oficială a societăţii care asigurase nava „Egypt", a fost în august 1939. Războiul bătea la porţile Europei. Cu acel prilej au fost (zice-se) aduse la bord ultimele lingouri, precum şi sterlinele împrăştiate pe fundul camerei de valori atît de maltratate. Făcîndu-se suma, în loc de cele 5 tone de aur şi de cele 40 de argint [1], declarate şi „asigurate" de armatorii „Egypt"-ului, scafandrierii viareggieni extrăseseră din epavă exact 7 tone de aur fin (parte în bare şi parte în lire sterline) şi 44 de tone de argint în lingouri.[2]

Nu ştim şi nici nu ne revine nouă rolul de a şti ce recuperare a fost declarată efectiv de SO.RI.MA. la „National Salvage Association" şi la „Lloyd" de

[1] D. Scott, *Cu scafandrierii lui „Artiglio"*, p. 11; *„Artiglio" şi aurul de pe „Egypt"*, cf. p. 16 (n. a.).

[2] Cifre recunoscute de însişi scafandrierii încă în viaţă, Raffaello Mancini şi Fortunato Sodini, şi, la timpul său, deşi cu oarecare diferenţe, de scafandrierul-şef Mario Raffaelli (n.a.).

la Londra și de la care aceasta (SO.RI.MA.) ar fi trebuit, prin contract, să primească 70% din încărcătura utilă recuperată (nu din valoare!), adică 4,9 (aproximativ) tone de aur fin și 28 de tone de argint.

Cu tot „mezelicul" de 2 tone de aur fin cadou (rezultat din mașinațiuni obscure, pe care povestirea noastră doar le sugerează, dar pe care istoria are datoria să le denunțe) [1], SO.RI.MA. nu s-a purtat bine nici măcar cu scafandrierii săi. Fapt este că Fortunato Sodini și fratele său Donato (scafandrier pe „Rostro") au părăsit, la sfîrșitul anului 1940, această societate din cauza unor neînțelegeri cu Quaglia, neînțelegeri de ordin economic bine întemeiate. După zece ani de muncă plină de riscuri și de sacrificii, Fortunato Sodini primea încă aceeași sumă cu care fusese angajat la început, în 1931, adică 2.000 de lire pe lună cu totul. Iar Quaglia nu numai că n-a voit s-audă de vreun spor, oricît de mic, după fabuloasa recuperare a tezaurului, dar nu și-a ținut nici măcar cuvîntul în privința premiului stipulat prin contract, pe care l-a suprimat pur și simplu. O făcuse cu marinarii, dar nimeni n-ar fi crezut vreodată că aceasta o să se repete cu scafandrierii.

Tratamente asemănătoare au suferit mai tîrziu și Mancini și Mario Raffaelli.

În istoria recuperărilor maritime, „Egypt" înseamnă cea mai mare aventură subacvatică și cel mai mare succes obținut pînă astăzi, ba poate chiar, prin multe aspecte, un record care cu greu va mai putea fi atins de niște ființe omenești în abisurile oceanice.

Istorie a unor întîmplări, dar, înainte de toate, istorie a unor muncitori, istorie de înscris printre

[1] Să fie lămurit că nu înțelegem de fapt să afirmăm că am stabilit un adevăr absolut. Chiar încărcăturile admise în mod public — cf. nota 1 p. 108 — prezentau divergențe notabile de evaluare. Ni s-a părut însă oportun să înregistrăm, printre atîtea divergențe, și părerile scafandrierilor (n.a.).

cele mai măreţe din cîte munca omenească colectivă a produs vreodată, cu eroi în haine de lucru, în haina trudei zilnice, îndrăgostiţi de meseria lor, fără alte bucurii decît munca, dispuşi a munci mereu, a munci fără încetare, fie şi pentru un salariu foarte modest.

Astăzi, din acea generaţie de scafandrieri viareggieni, care a luat viaţă de la şi prin Gianni, şi care de la Gianni încoace a uimit lumea prin întreprinderile sale legendare, singurii care vor mai continua să se scufunde sînt Raffaello Mancini şi Fortunato Sodini [1], şi nu vor avea moştenitori.

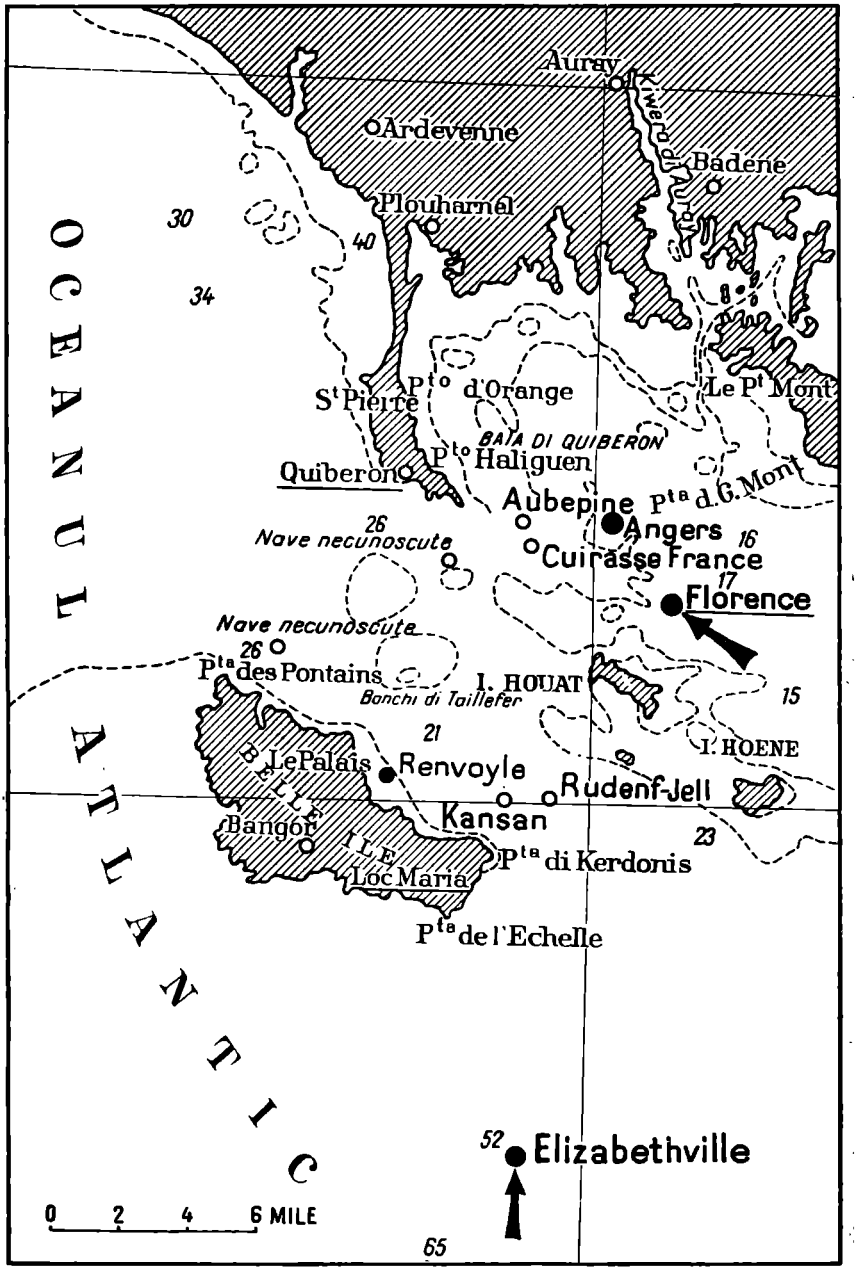
Giovanni Lenci a murit la Oneglia (unde se afla la lucru) spre sfîrşitul anului 1944, sub un bombardament al aliaţilor.

Mario Raffaelli s-a stins acum doi ani la Genova, de boala contractată în munca de scafandrier. [2]

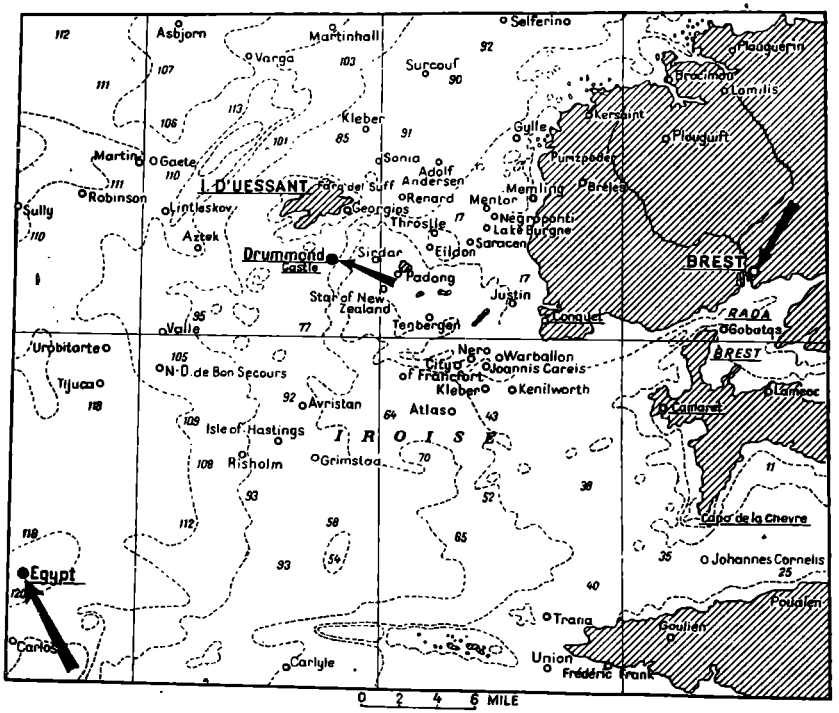
O coincidenţă cu tîlc de fatalitate se leagă de sfîrşitul lui Quaglia. A decedat la Genova în ziua în care se împlineau 25 de ani de la tragicul sfîrşit al primului „Artiglio" şi al lui Gianni, adică în ziua de 7 decembrie 1955.

[1] Fortunato Sodini a continuat să se scufunde pînă în 1958, ca scafandrier-şef la o importantă societate franceză de recuperări. Acum se află pe uscat, la Viareggio, în aşteptare de lucru. Raffaello Mancini, după 30 de ani de serviciu, în care timp n-a ratat niciodată vreo recuperare, a rupt şi el cu SO.RI.MA. spre sfîrşitul anului 1958. Acum trăieşte cu familia la Viareggio (n.a.).

[2] Pînă azi familia sa n-a izbutit să obţină încă ceea ce i se datora lui Raffaelli prin contract, şi este în proces cu SO.RI.MA. (n.a.).



Auray
Kiwera di Auray
Ardevenne
Badene
Plouharnel
30
40
34
OCEANUL ATLANTIC
St Pierre
Pto d'Orange
Le Pt Mont
BAIA DI QUIBERON
Pto Haliguen
Quiberon
Aubepine
Pta d.G. Mont
Angers
16
26
Nave necunoscute
Cuirasse France
17
Florence
Nave necunoscute
26
Pta des Pontains
I. HOUAT
Banchi di Taillefer
15
21
I. HOENE
Le Palais
Renvoyle
Rudenf-Jell
BELLE ILE
Kansan
Bangor
23
Pta di Kerdonis
Loc Maria
Pta de l'Echelle
52
Elizabethville
0 2 4 6 MILE
65



Harta maritimă indicînd careurile (zonele) dragate de echipajul lui „Artiglio" în perioada operațiilor de localizare a navei „Egypt"

Detaliu din harta maritimă a zonei de coastă indicînd vasele naufragiate (marcate prin punctele negre) care au fost recuperate de echipajul lui „Artiglio" înainte de localizarea navei „Egypt".

CUPRINS

Pag.

Prefață 5

MARTORII

Capitolul I BUNICII, MAREA ȘI „MOTOECONOMO" 17

„Știu !" repeta într-una Gianni, pe bordul vasului „Saint-Bon" 20

Salvarea lui „S. 3" 22

Embolia gazoasă 25

Capitolul II PRIMELE FAPTE ȘI „CAMERA DE DEZAZOTARE" 27

Operația „Cruz", sfîrșitul „Nereidei" și perioada „Naiadei" 32

O încărcătură de morți și aventurile lui Franceschi pe misterioasa epavă a navei ruse 37

Unde se arată cum Franceschi nu l-a ucis pe Toni 41

Recuperarea vasului „Lecco", aproape un hocus-pocus de scamator 44

Bargellini și fantomele fundului . . . 46

În ce situație disperată se află SO.RI.MA. 49

Pag.

Capitolul III ECHIPAMENTELE METALICE ŞI PATRU NUME CU GHEARE 52

„Artiglio" şi inutilele braţe de fier 54

„C'est un italien!" 56

Cum s-a născut ideea „turetei" 58

Capitolul IV CĂNGILE, „MECANICA" ŞI PRIMA „TURETĂ" A LUI GIANNI 60

Primele cuceriri la mare adîncime . 65

Capitolul V OCEANUL ŞI DINŢII DE FILDEŞ DE PE VASUL „ELIZABETHVILLE" . . . 68

Dansul în mijlocul unor stranii păduri pitice 72

„Elizabethville" şi primul trofeu smuls Atlanticului 79

Cum casa de fier i-a lăsat pe toţi înmărmuriţi 85

Capitolul VI AFARĂ, VREME CENUŞIE; LA BORD, STARE SUFLETEASCĂ NEAGRĂ . 93

Modesta muncă a marinarilor şi apa pe covertă 95

Gazetarii şi colţii de elefant ai lui Franceschi 100

Capitolul VII NAUFRAGIUL VASULUI „EGYPT" 107

Capitolul VIII GIANNI ÎMPOTRIVA LUI QUAGLIA CU PRIVIRE LA ÎMPĂRŢIREA MĂRII ÎN PĂTRATE 113

Commendatore-le nu înţelege această familie şi-l concediază pe căpitan 116

Capitolul IX NOILE UTILAJE, „TURETA" ŞI SISTEMUL LUI GIANNI PENTRU DRAGAREA OCEANULUI 123

Curenţi puternici, peşti şi un dialog realist în timp ce reîncepe vînătoarea după epavă 125

Nici aşa nu merge 130

Pag.

Quaglia în cerc, şi un romb în mijlocul oceanului 134
La luptă cu punctele 138

Capitolul X UN ŞIRAG DE RECIFURI LA „PUNCTUL LUI HEDBÄCK" 142
În sfîrşit, urme de rugină şi pete albicioase, în timp ce izbucneşte furtuna 147

Capitolul XI UN RECORD MONDIAL . . . 155
Cu sufletul la gură în mijlocul ceţii . . 161
Scăpaţi de două ori ca prin urechile acului 163

Capitolul XII PLICTISELI, DEZILUZII, SALARII DERIZORII ŞI „DRUMMOND CASTLE" PLIN DE NISIP 167
Părintele Innocenzo da Piovera şi alte discutabile încercări ale lui Quaglia . . . 171
O dată cu draga-suspendată, entuziasmul se întoarce acasă 176
Capitolul XIII O RECUPERARE „UMANĂ" . . 180
Capitolul XIV Vînătoarea reîncepe cu un Quaglia îngrozit 194
Entuziasmul lui Gianni şi entuziasmul lui Quaglia 199
După „Risholm" şi alte „nave necunoscute", nu mai lipsea decît „Egypt" 202
Scapă o geamandură şi se agaţă o epavă necunoscută 205

Capitolul XV UN ŢIPĂT. APOI AU PLÎNS . 212
Un drac de om 219
La Brest, cu un trofeu la bord . 222

Capitolul XVI O AVENTURĂ URÎTĂ . . . 229
Sosesc Beck, Stephenson şi casa de bani . 234
Experienţa creşte 237

Capitolul XVII PROIECTUL CEL MARE AL LUI GIANNI 240
Quaglia şi vasul „Florence" 242

Pag.

Cu focul pe 150 de tone de pulbere neagră 244
Încarcerați de *commendatore* 248
Și a sărit în aer. Și asta a fost sfîrșitul 252

Capitolul XVIII VORBESC BĂTRÎNII LUPI-DE-MARE 261
Noul „Artiglio" 263
Un incident *„de riang"* 265

Capitolul XIX OAMENII DE PE NOUL „ARTIGLIO" 270
Se întorc la geamanduri, dar și timpul și scafandrierii iau apă 276
Prima spaimă 280

Capitolul XX O MUNCĂ INFERNALĂ, CU MINE 285
Aventura cu biga și cu Sodini 293
Răscoala pesmeților 298

Capitolul XXI DUEL CU VREMEA REA . . 303
Politica în fața judecății 307
Fortunato își confirmă numele într-o împrejurare grea 310
S-a speriat aurul de voi 318

Capitolul XXII O GREȘEALĂ 320
„Ils ne l'auront pas!" 322
Grea viață, acolo, în crater . . 324
Un record de iarnă 330
Învinși de ceață 331

Capitolul XXIII NE ÎNTOARCEM LA „EGYPT" 335
„Mîine, poate mîine..." 342

Capitolul XXIV TRECEREA E LIBERĂ 347
Rupii, arme și muniții 351
Arme și muniții pentru o armată, și îndoielile tehnicienilor 355

Pag.

Capitolul XXV LIRELE STERLINE . . . 359
„Aur ! Aur !" 362
Deşteptaţi din somn în numele „ducelui" 370
Aurul sperie 376

Capitolul XXVI AURUL SUB SECHESTRU 381
O etapă dureroasă : „Prométhée" . . 385

Capitolul XXVII NIMIC DE FĂCUT ÎMPOTRIVA VREMII RELE 390
La pescuit de batogi 392
Efectul „sugătorii" 395
Şi *mister* Beck spusese la fel : „Aur sau plumb, pentru ei, totuna !" 399
Biscuiţi verzi la masa comună 405

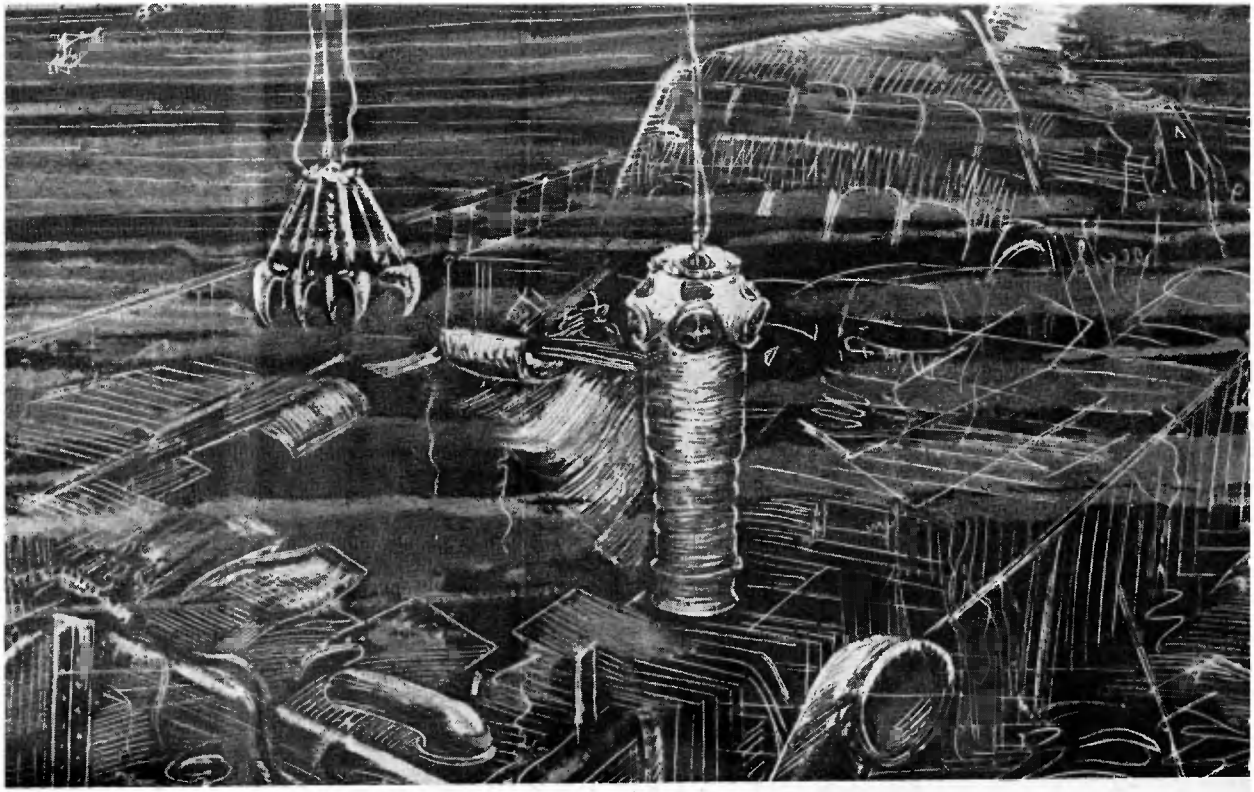
Capitolul XXVIII AURUL ÎL FACE PE QUAGLIA ÎNDRĂZNEŢ 410
În furtună, cu aurul la bord . . 414
O grevă scrisă . 420

Epilog 428

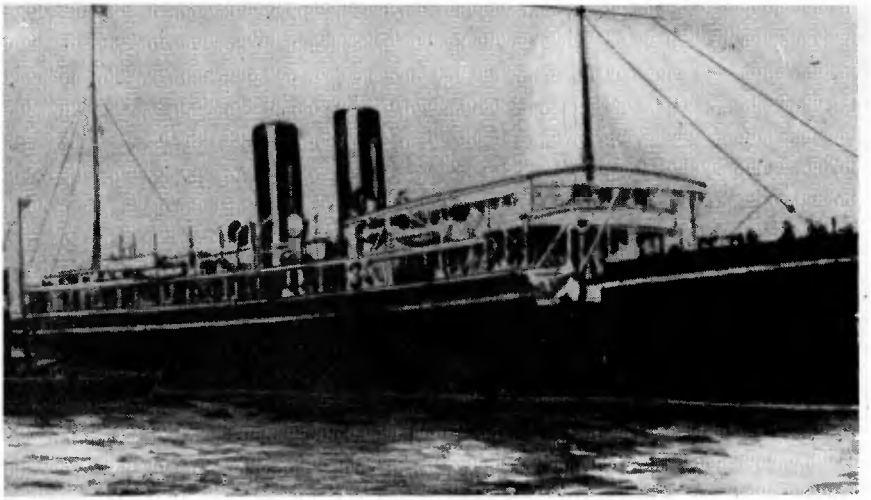
Redactor responsabil : Niculina Benguș
Tehnoredactor : Sorina Malcaș

Dat la cules 01.04.1963. Bun de tipar 19.06.1963. Apărut 1963. Tiraj 25.160 ex. broșate. Hîrtie semivelină satinată de 63 g/m². Format 540×840/16. Coli ed. 22,41. Coli tipar 27,5. Planșe tipo 4. A. T. 5256/83. C.Z. pentru bibliotecile mari 8A. C.Z. pentru bibliotecile mici 8A—31=R.

Tiparul executat sub comanda nr. 30.326 la Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii", Piața Scînteii nr. 1, București — R.P.R.

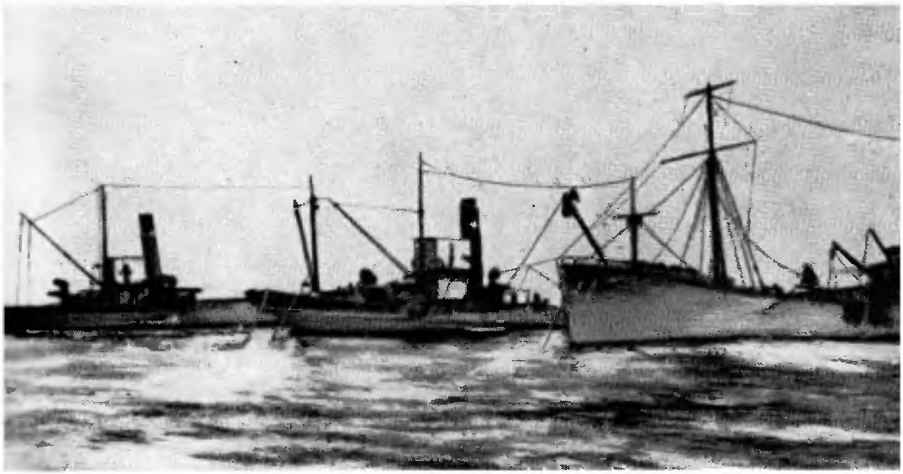


1. Coverta navei „Egypt" după desmembrarea primei punți și a celei de a doua. Schiță executată de scafandrierul Carlo Domenici.

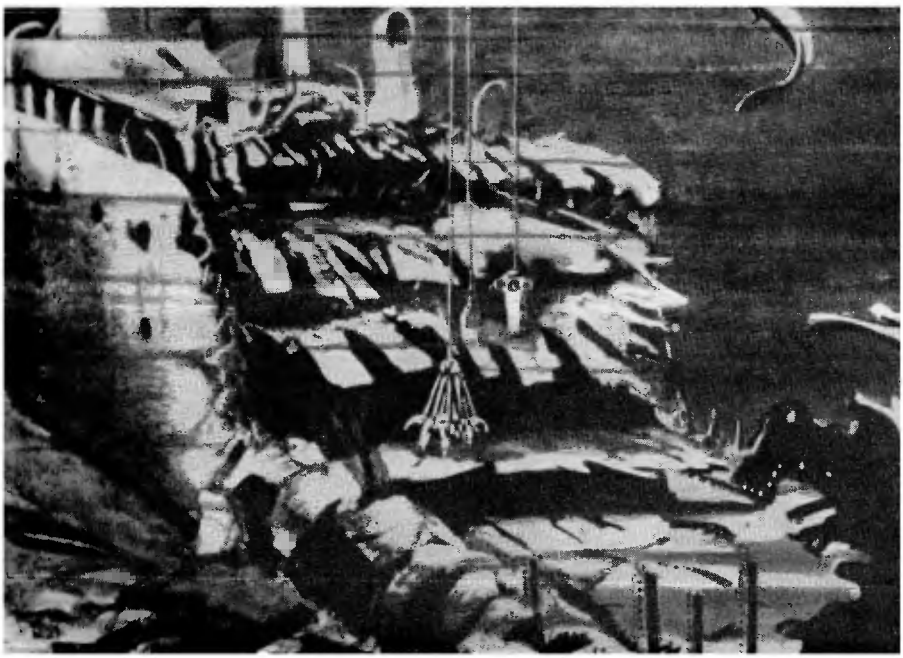


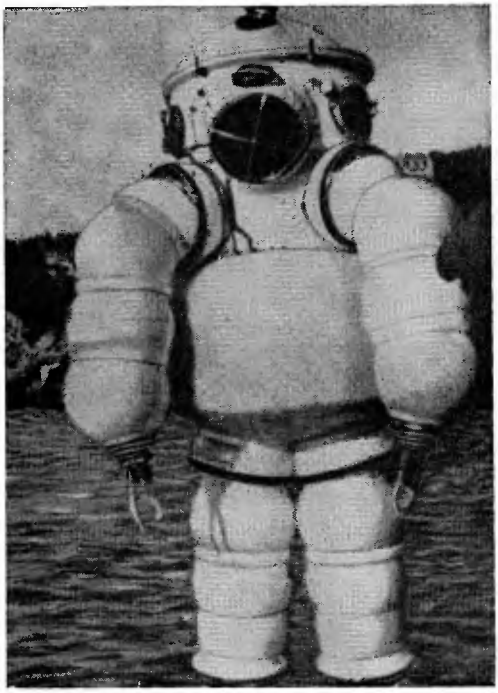
2. „Egypt" puţin înainte de ultima sa călătorie. Se văd: puntea de comandă, puntea bărcilor, puntea superioară şi puntea de promenadă. Între aceasta şi camera valorilor mai erau alte trei punţi şi anume puntea principală sau *maindeck*, puntea inferioară şi puntea coridorului. Aceasta din urmă, aşezată între pereţii clozoanelor etanşe, sub linia de plutire, servea drept cameră a valorilor. Ca, de sus, să se ajungă pînă aci, punctul de plecare se găsea deci între cele două gherete de pe puntea bărcilor, mai exact la jumătatea distanţei dintre puntea de comandă (pe fotografie în planul întîi) şi valvulele de aer ale sălii maşinilor (la prova primului coş).

4. Nava „Egypt", zăcînd pe fund. Desenul reprodus aci, executat de David Scott după indicaţiile precise ale scafandrierilor, dă o idee despre cantitatea masivă de muncă îndeplinită pe epavă. Sus, se vede deschizătura spre camera valorilor, deasupra căreia spînzură cangea şi „tureta".



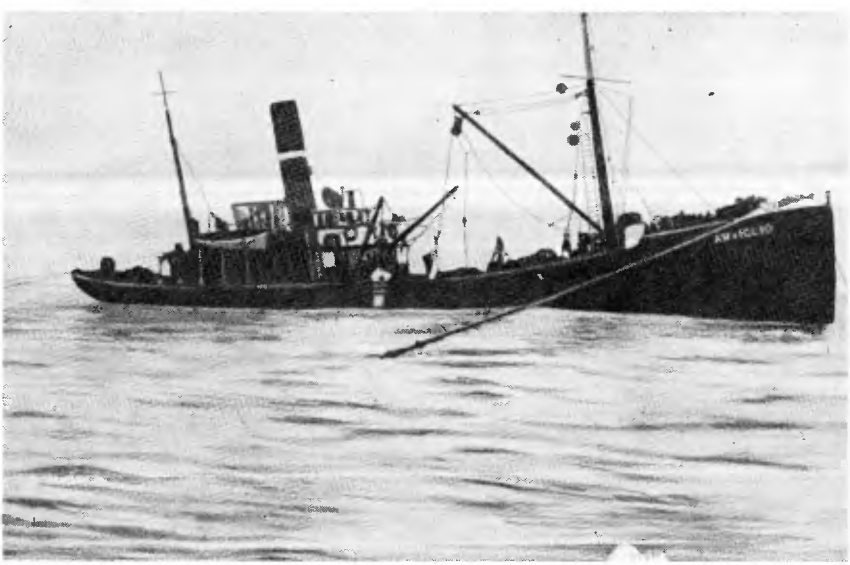
3. 1928: prima flotilă a companiei SO.RI.MA, compusă din navele „Artiglio", „Rostro" şi „Arpione", ancorate in apele de la Camogli, in timpul operaţiilor de recuperare a vapoarelor „Washington" şi „Ravenna".

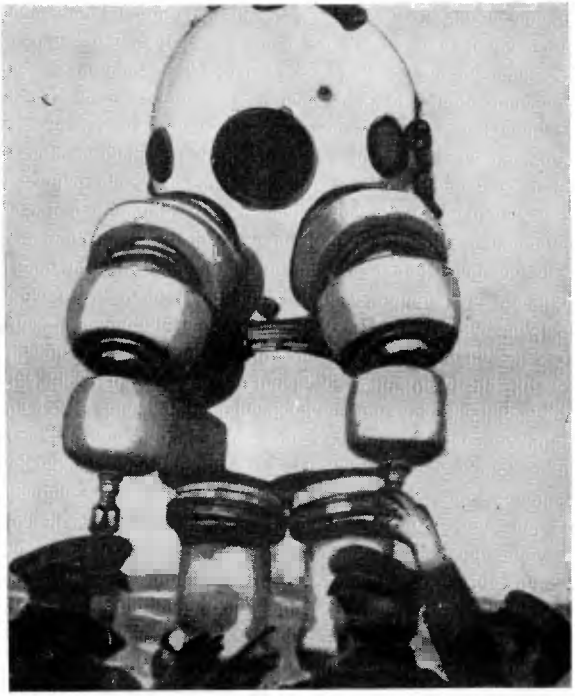




5. Adoptate, în Italia, de SO.RI.MA, aparatele n-au dat rezultate prea bune din pricina încheieturilor flexibile (clar vizibile în fotografie) care se dovediră ineficace.

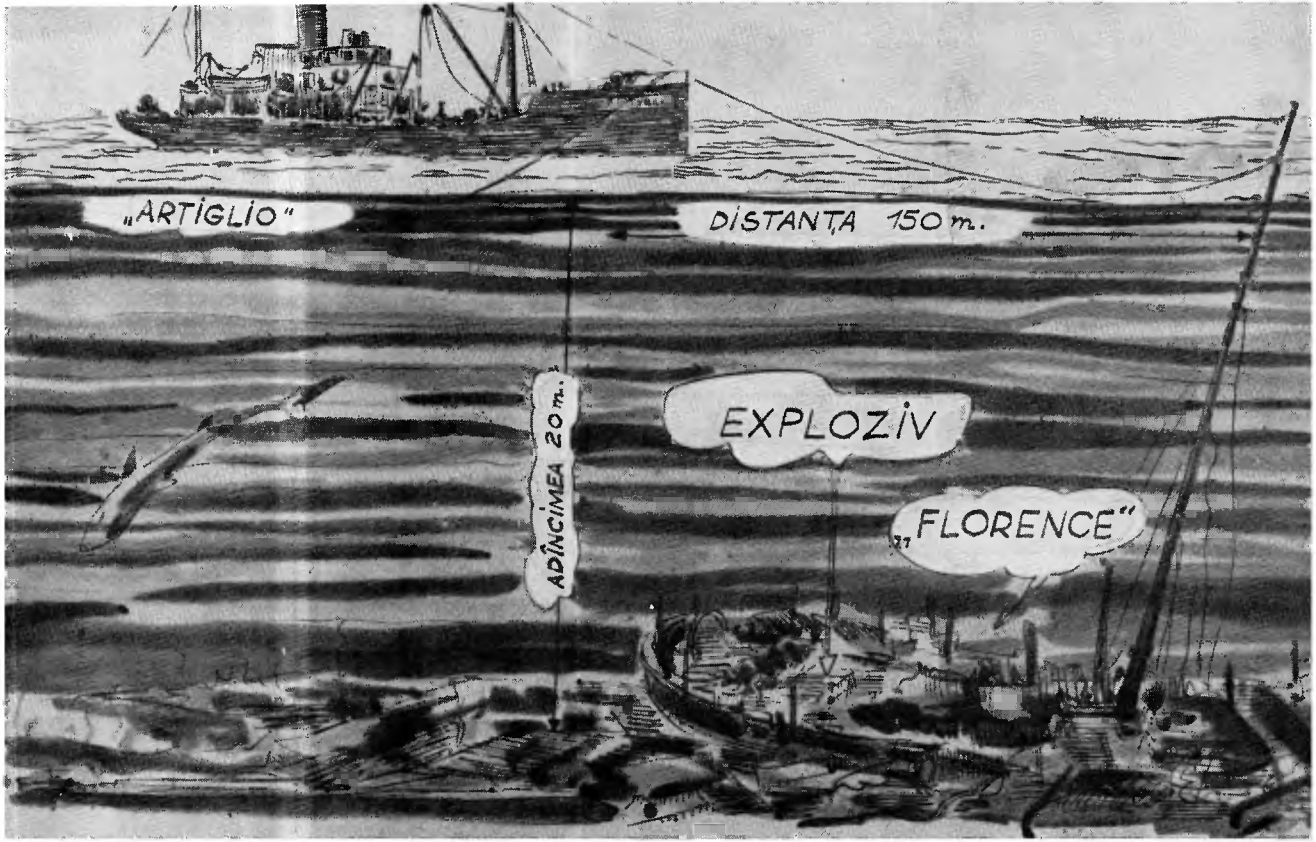
6. „Artiglio" legat de „dreptunghiul" de geamanduri în plin ocean.



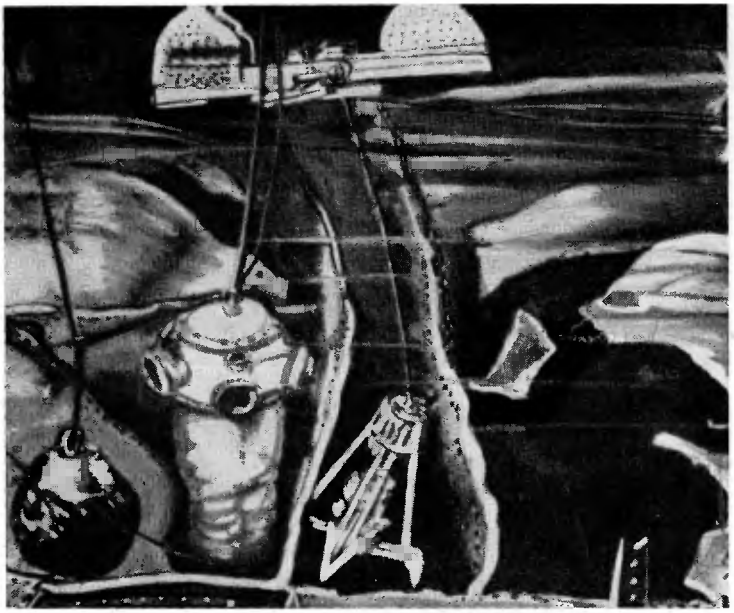


7. Primele aparate metalice pentru mari adîncimi; realizate de firma „Neufeldt și Kühnke" din Kiel.

8. Parte din încărcătura depusă de „sugătoare" pe covertă: sterline, lingouri de aur de diferite forme și greutăți (inclusiv „limbile-de-pisică"), bare de argint și, pe lîngă toate acestea, cîteva cartușe și alte mun[illegible]

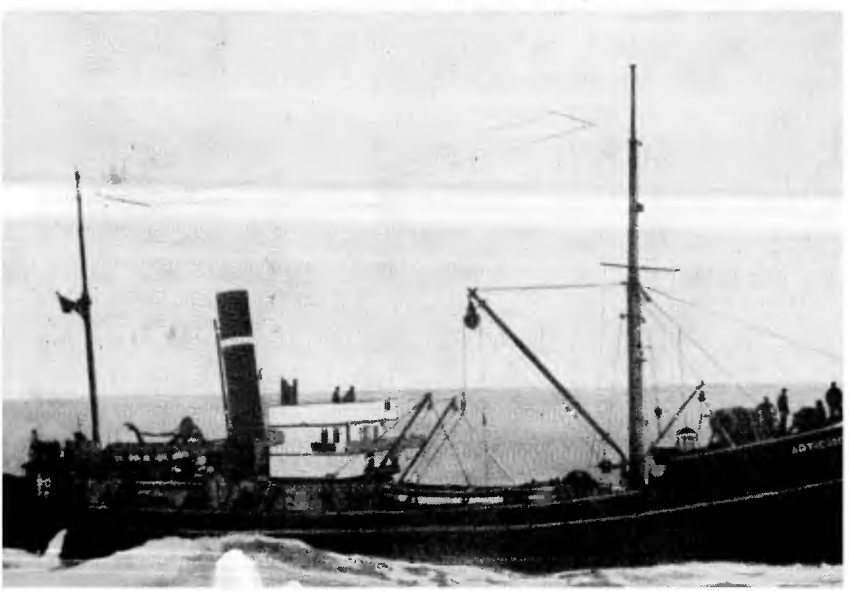


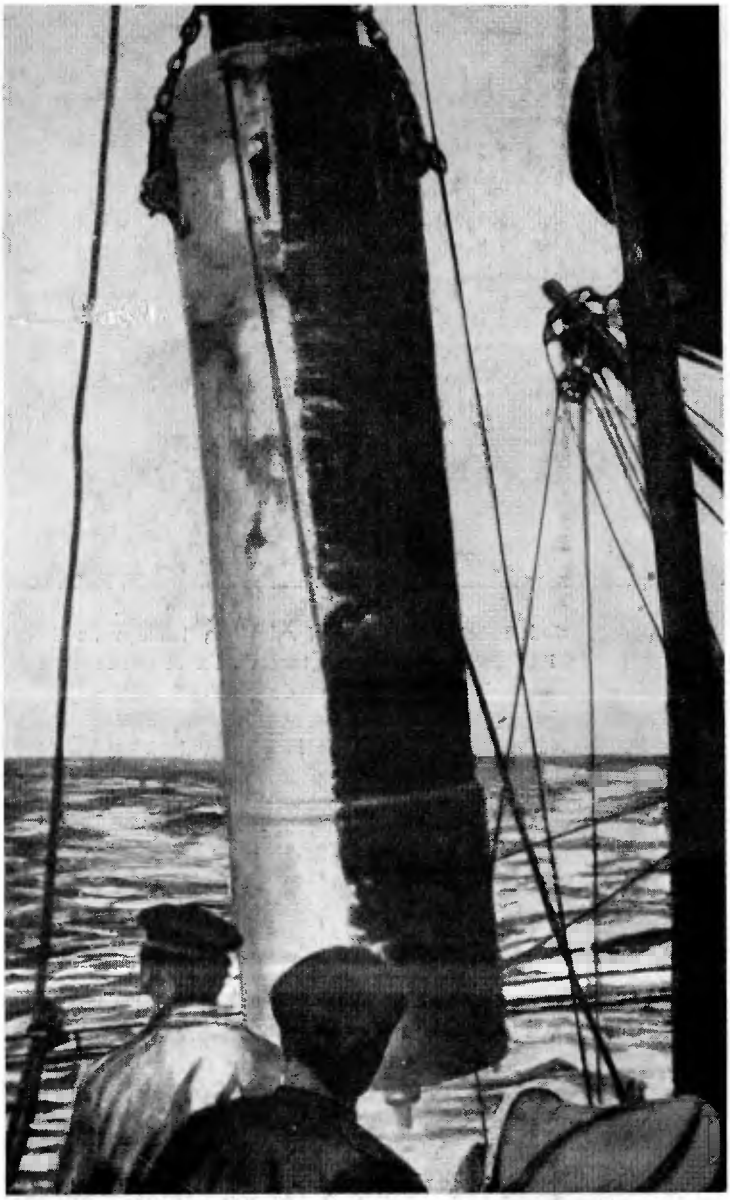
9. Poziția reală a vasului „Artiglio" în momentul exploziei de pe „Florence". Schița aparține scafandrierului



10. Cangea operînd în interiorul camerii valorilor; deasupra, cutia care o va primi la întoarcere; la stînga, „tureta", fixată grație unui lest de fontă în formă de pară.

11. Noul vas „Artiglio" se întoarce la geamanduri.





12. „Sugătoarea" cu încărcătură „aspirată", se întoarce la bord. în camera tezaurului.

Lei 11.50